

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Mission flotte de commerce

Circulaire du 11 septembre 2012 relative aux obligations d'assurance des navires

NOR : TRAT1226153C

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé :

La présente circulaire a pour objet d'informer les autorités portuaires et les centres de sécurité des navires des mesures prises pour l'application de la directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil, relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, adoptée le 23 avril 2009.

Cette circulaire vise à une application harmonisée de ces mesures d'application, notamment en ce qui concerne l'attestation de présence à bord du navire du certificat d'assurance requis par la directive.

Catégorie : directives adressées par le ministre aux services chargés de leur application, sous réserve, le cas échéant, de l'examen particulier des situations individuelles.

Domaines : collectivités territoriales ; transport, équipement, logement, tourisme, mer.

Mots clés liste fermée : <Transports_ActivitesMaritimes_Ports/>

Mots clés libres : assurance des navires, expulsion du port, refus d'accès au port, bannissement, certificat d'assurance des navires, attestation de présence à bord du certificat d'assurance.

Références :

Directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil, relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, adoptée le 23 avril 2009 ;

Articles L. 5123-1, L. 5123-5, L. 5123-6, L. 5123-7, L. 5241-4-5 et L. 5334-4 du code des transports ;
Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche (art. 4) ;

Décret n° 2011-1485 du 9 novembre 2011 relatif aux obligations d'assurance générale des navires.

Date de mise en application : immédiate.

Pièces annexes :

- Annexe I. – Modèle d'attestation de présence à bord du certificat d'assurance.
- Annexe II. – Liens Internet vers les bases de données des mutuelles d'assurance.
- Annexe III. – Textes transposant en droit français la directive 2009/20/CE.
- Annexe IV. – Les créances couvertes par l'obligation d'assurance des navires.
- Annexe V. – Description d'un certificat d'affiliation de P&I.
- Annexe VI. – Notification de décision d'expulsion.

Le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche aux préfet de la région Nord - Pas-de-Calais, préfet du département du Nord, préfet de la région Haute-Normandie, préfet du département de la Seine-Maritime, préfet de la région Basse-Normandie, préfet du département du

Calvados, préfet de la région Bretagne, préfet du département d'Ille-et-Vilaine, préfet de la région Pays de la Loire, préfet du département de la Loire-Atlantique, préfet de la région Aquitaine, préfet du département de la Gironde, préfet de la région Languedoc-Roussillon, préfet du département de l'Hérault, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet du département des Bouches-du-Rhône, préfet de la région Corse, préfet du département de la Corse-du-Sud, préfet de la région Guadeloupe, préfet de la région Guyane, préfet de la région Martinique, préfet de la région Réunion, préfet du département de l'Aude, préfet du département du Pas-de-Calais, préfet du département de la Manche, préfet du département des Côtes-d'Armor, préfet du département du Finistère, préfet du département du Morbihan, préfet du département de la Vendée, préfet du département de la Charente-Maritime, préfet du département des Landes, préfet du département des Pyrénées-Atlantiques, préfet du département des Pyrénées-Orientales, préfet du département de la Somme, préfet du département du Var, préfet du département des Alpes-Maritimes, préfet du département de la Haute-Corse, préfet du département de Mayotte, DIRM Manche Est-Mer du Nord, DIRM Nord Atlantique-Manche Ouest, DIRM Sud-Atlantique, DIRM Méditerranée, directeur de la mer de la Guadeloupe, directeur de la mer de la Martinique, directeur de la mer de la Guyane et directeur de la mer de La Réunion (pour exécution) ; Monsieur le secrétaire général de la mer, MEDDE/SG/SPES, MEDDE/SG/DAJ, MEDDE/DGITM/DAM, préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord, préfet maritime de l'Atlantique et préfet maritime de la Méditerranée (pour information).

La présente circulaire vise à une application harmonisée des obligations en matière d'assurance qui ont été créées par la directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil, relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, adoptée le 23 avril 2009. Elle vise notamment, à ce titre, à préciser les conditions du contrôle de l'État du port sur les certificats d'assurance des navires, prescrit par la directive 2009/16/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009, relative au contrôle par l'État du port.

I. – PRÉSENTATION DE LA DIRECTIVE 2009/20/CE

La directive 2009/20/CE instaure pour les navires d'une jauge brute de plus de 300 une obligation d'assurance, sauf pour les navires d'État affectés à une utilisation non commerciale. Cette assurance doit couvrir les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes de 1996, dite LLMC.

Les États membres doivent exiger de tout navire battant leur pavillon ou entrant dans un port soumis à leur juridiction qu'il soit couvert par une telle assurance.

L'assurance d'un navire doit être documentée par un ou plusieurs certificats présents à bord, émis par le ou les fournisseurs des garanties financières. La directive 2009/16/CE requiert par ailleurs la vérification de la présence à bord de ces certificats dans le cadre du contrôle de l'État du port.

Ces certificats ne se confondent pas avec les certificats requis au titre des conventions de responsabilité de l'OMI, qui sont émis par les États partie à ces conventions (deux de ces conventions sont actuellement en vigueur : la convention CLC concernant les pollutions par hydrocarbure de cargaison et la convention soute (Bunker) concernant les pollutions par hydrocarbure de soute ; trois ne sont pas encore en vigueur et concernent l'enlèvement des épaves, les dommages causés aux passagers et les dommages causés par des marchandises dangereuses.

Les navires dont un contrôle révèle qu'ils sont dépourvus de certificat peuvent être expulsés du port. Les navires qui ont été ainsi expulsés sont bannis des ports de l'UE jusqu'à ce qu'ils disposent d'un certificat.

II. – L'APPLICATION DE LA DIRECTIVE 2009/20/CE EN DROIT FRANÇAIS

A. – L'OBLIGATION DE PRÉSENCE À BORD DES CERTIFICATS D'ASSURANCE

L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne a inséré dans le code des transports un article L. 5123-1 rendant obligatoire l'assurance des navires entrant dans le champ d'application de la directive, qui sont sous pavillon français ou entrent dans un port français.

L'article L. 5123-1 dispose également qu'un certificat attestant que la garantie est en cours de validité doit se trouver à bord du navire.

Le décret n° 67-967, tel que modifié par le décret n° 2011-1485 relatif aux obligations d'assurance générale des navires, précise à son article 88 les mentions qui doivent figurer sur le certificat d'assurance.

B. – L'ESCALE DU NAVIRE : L'ATTESTATION DE PRÉSENCE À BORD DU CERTIFICAT D'ASSURANCE

Le décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes, tel que modifié par le décret n° 2011-347 du 29 mars 2011, prévoit à son article 4 (7°) que le

capitaine transmet à l'avance, à la capitainerie du port de destination, une attestation selon laquelle le navire détient à son bord un certificat d'assurance conforme à la directive 2009/20/CE. Cette attestation peut être transmise par écrit ou par voie électronique ; elle doit comporter les mentions figurant dans le modèle joint en annexe.

L'attestation de présence à bord d'un certificat d'assurance ne se confond pas avec le certificat d'assurance lui-même ; le capitaine ne fait que déclarer formellement qu'un tel certificat se trouve à bord du navire. Cette formalité vise notamment à attirer l'attention du capitaine et de l'exploitant du navire sur leurs obligations d'assurance.

Les éléments que devrait comporter l'attestation figurent dans le modèle joint en annexe I. Elle doit être renseignée par le capitaine, ou en son nom. L'attestation peut néanmoins être incluse dans un autre formulaire, au format papier ou électronique, requis avant l'arrivée du navire ; les données spécifiques à l'attestation d'assurance seront alors, le nom du ou des assureurs et la formule d'attestation.

C. – LE CONTENU DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE REQUISE

Les créances sujettes à limitation au titre de la LLMC et donc entrant dans le champ de l'obligation d'assurance concernent la responsabilité civile de l'exploitant du navire pour les dommages survenus en relation avec l'exploitation de ce navire (voir annexe III).

La responsabilité civile des exploitants de navire est, pour l'essentiel, couverte par les assureurs de responsabilité dits P&I (*Protection and Indemnities*), notamment la responsabilité pour pollution. Une partie de la responsabilité civile de l'exploitant du navire est néanmoins ordinairement couverte par l'assureur coque et machines du navire (assureur corps). Il s'agit des dommages causés par des collisions ou heurts avec des objets fixes ou flottants, jusqu'à concurrence de la valeur assurée ou, selon les polices, des trois quarts de la valeur assurée, à l'exclusion des dommages de pollution et des dommages aux marchandises. L'assurance P&I couvre le surplus.

Les assureurs facultés fournissent une assurance couvrant les dommages à la marchandise au bénéfice de l'ayant droit à la marchandise. Cette assurance ne couvre pas la responsabilité de l'exploitant du navire ; elle est entièrement en dehors du champ d'application de la directive 2009/20/CE.

D. – VÉRIFICATION DE LA PRÉSENCE À BORD DES CERTIFICATS D'ASSURANCE ET DE LA RÉALITÉ DE L'ASSURANCE

La vérification de la présence effective à bord des navires des certificats d'assurance peut être effectuée dans le cadre du contrôle de l'État du port lors de l'inspection des navires désignés pour un contrôle. Les certificats exigés par la directive 2009/20/CE figurent parmi ceux dont la présence à bord doit être contrôlée dans le cadre d'une inspection initiale au titre du contrôle de l'État du port (point 41 de l'annexe IV de la directive 2009/16/CE). Il est à noter que la directive sur le contrôle de l'État du port ne s'applique pas dans les départements d'outre-mer.

Il convient de souligner que les certificats requis par la directive 2009/20/CE ne sont pas des certificats statutaires, émis par des États ni pour leur compte. Il s'agit de documents émis par les assureurs, sous une présentation et un format qui leur est propre.

Ces certificats répondent aux exigences formelles de la directive dès lors qu'ils comprennent les mentions requises. L'exigence de ces mentions a été incorporée en droit français par l'article 88 du décret n° 67-967. Elles sont :

- « 1° Le nom du navire, le numéro OMI d'identification du navire et le port d'immatriculation ;
- « 2° Le nom et le lieu du principal établissement du propriétaire du navire ou, le cas échéant, du responsable de son exploitation ;
- « 3° Le type et la durée de l'assurance ou de la garantie financière ;
- « 4° Le nom et le lieu du principal établissement de l'assureur ou du garant et, le cas échéant, le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

Les assureurs du secteur P&I sont les seuls à émettre des certificats d'assurance (1). Ces certificats se présentent usuellement sous leur titre anglais de « P&I Entry Certificate » (voir annexe V). Les assureurs coques et machines n'émettent pas de certificat.

Les assurances de type P&I couvrent la plus grande partie du champ d'application de la directive et les certificats correspondants à ce type d'assurance seront de fait les seuls que les navires auront à bord. L'exigence de la directive 2009/20/CE de présence à bord d'un certificat d'assurance sera considérée comme satisfaite dans le cadre du contrôle de l'État du port au titre de la directive 2009/16/CE, si un certificat P&I se trouve à bord du navire.

(1) Par « secteur P&I », il faut comprendre les assureurs P&I au sens strict, et les assureurs à prime fixe qui fournissent le même type de couverture de responsabilité civile, généralement décrite, dans tous les cas, « comme couverture P&I ».

Le terme « certificat P&I » comprend les documents émis par les mutuelles dites P&I Club qui sont membres de « International Group of P&I Clubs » (IG), ou les documents équivalents émis par des assureurs non membres de l'IG mais offrant une couverture similaire. Ces documents s'identifient également le plus souvent comme « couverture P&I », selon le terme d'usage courant utilisé pour désigner ce type de couverture.

En cas de doute sur l'effectivité de la couverture d'assurance, celle-ci peut être vérifiée à partir des bases de données des assureurs P&I lorsqu'ils appartiennent à l'International Group of P&I Clubs (voir annexe II). Environ 90 % des navires exploités internationalement sont couverts par ces assureurs. Pour les navires couverts par d'autres assureurs, en l'absence de base de données consultable, il conviendra de contacter l'assureur lui-même.

E. – TRAITEMENT DU DÉFAUT DE CERTIFICATS

Sanctions pénales

L'article L. 5123-6 du code des transports permet de sanctionner d'une amende pénale de 45 000 € l'exploitant du navire, si l'assurance requise n'a pas été souscrite ou si le certificat ne se trouve pas à bord du navire. Les habilitations à constater cette infraction figurent à l'article L. 5123-7.

Les personnels habilités à constater cette infraction sont les administrateurs et inspecteurs, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les agents de l'État habilités par le ministre chargé de la mer en qualité d'inspecteurs de la sécurité des navires, les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndicats des gens de mer, les agents des douanes.

Refus d'accès

Un navire ne disposant pas à bord du certificat d'assurance doit faire l'objet d'un « refus d'accès » (art. 4.2 de la directive 2009/20/CE, art. L. 5334-4 du code des transports). Ce refus d'accès est distinct de celui prononcé au titre de la directive 2009/16/CE par le ministre et ne fait pas l'objet d'enregistrement dans le système d'information dédié (THETIS). L'accès du navire peut néanmoins être autorisé si le propriétaire est en mesure de démontrer que son navire est effectivement assuré, en se référant notamment aux bases de données des assureurs, et s'il est en mesure de produire le certificat et de le mettre à bord à l'escale.

La vérification avant l'escale de la présence physique à bord du certificat n'est pas possible ; c'est pourquoi il est demandé au propriétaire du navire d'attester auprès de la capitainerie que ce certificat se trouve à bord. Le moyen de justifier que le certificat est à bord est l'attestation.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire doit refuser l'accès aux ports aux navires pour lesquels cette attestation n'est pas fournie, sauf en cas de force majeure, pour des raisons de sécurité impératives, de prévention des pollutions, pour permettre que soient faites des réparations urgentes ou pour les navires en difficulté dont l'accueil a été requis en application de l'article L. 5331-3 du code des transports.

Expulsion

Si le contrôle de l'État du port révèle l'absence ou l'invalidité du certificat d'assurance, ce constat est transmis au préfet de département du port d'escale par les inspecteurs du contrôle de l'État du port.

Le navire peut être expulsé du port par décision du préfet du département du port d'escale. La possibilité d'expulsion est prévue à l'article L. 5123-5 du code des transports. Il est à noter qu'en conformité avec la directive, il s'agit d'une faculté, ce qui autorise une appréciation d'opportunité (considérant notamment la possibilité pour l'exploitant du navire de se mettre en règle pendant la durée de l'escale, voire les inconvénients pratiques ou opérationnels de la décision d'expulsion).

L'expulsion ne pouvant avoir lieu que suite à une inspection réalisée au titre du contrôle par l'État du port, seuls les navires battant pavillon étranger sont concernés par cette procédure (les navires français étant quant à eux soumis aux inspections au titre de l'État du port lorsqu'ils font escale dans un port hors du territoire national).

La procédure d'expulsion est précisée par le décret n° 67-967, tel que modifié par le décret n° 2011-1485, à ses articles 89 à 92 (voir annexe III).

La décision d'expulsion est immédiatement notifiée, par l'intermédiaire de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, au capitaine du navire et, pour information, à l'autorité portuaire, au préfet maritime, à l'État du pavillon ou son représentant consulaire ou diplomatique, à la cellule info-traffic (1).

(1) Cellule nationale d'information sur le trafic maritime : DIRM MEMN/CROSS Jobourg/INFO TRAFIC, courriel : ssnspocfr@developpement-durable.gouv.fr ; téléphone : 02-33-52-78-23, télécopie : 02-33-52-71-72, route d'Auderville, 50440 Jobourg (France).

Il convient de relever que le système de notification ici décrit est provisoire. En ce qui concerne les notifications aux États membres et à la Commission, THETIS devrait devenir le vecteur de notification et serait alors alimenté *via* trafic 2000 et SafeSeaNet. Mais ce développement, dont le principe n'est pas encore définitivement validé, ne sera sans doute pas opérationnel avant plusieurs années.

Le capitaine est informé de ce que le navire est mis en demeure de quitter le port dans un délai de 48 heures, des sanctions prévues en cas de non-exécution de la mise en demeure, ainsi que de son droit de recours. En cas de détention du navire au titre de la directive 2009/16/CE, l'expulsion n'est mise en œuvre qu'à la levée de détention.

La direction des affaires maritimes (MFC + SM3) et la direction des services de transport (PTF2) et le CSN ayant relevé le défaut de certificat sont informés de la décision d'expulsion.

Traitement des navires ayant fait l'objet d'une décision d'expulsion

Tout navire qui a fait l'objet d'une décision d'expulsion pour défaut de certificat d'assurance dans un État membre de l'Union européenne doit se voir refuser l'accès aux ports de l'UE, tant que le propriétaire ou l'exploitant ne justifient pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1.

Il n'a pas été mis en place de système d'information communautaire qui permette aux autorités responsables de connaître quels navires ont fait l'objet d'une mesure d'expulsion. Il est difficile, dans ces conditions, de prendre des mesures spécifiques de refus d'accès visant les navires expulsés. En pratique, tous les navires sont systématiquement soumis à la demande d'attestation de présence à bord du certificat.

À moyen terme, un système d'information communautaire devrait être mis en place, utilisant SafeSeaNet et un module dédié rattaché à THETIS, pour autant que les options envisagées se confirment.

Je vous prie de bien vouloir diffuser la présente circulaire auprès des capitaineries des ports maritimes et des centres de sécurité des navires.

Vous me saisissez des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application des instructions qui précèdent.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Fait le 11 septembre 2012.

Pour le ministre délégué et par délégation :

Le secrétaire général,
J.-F. MONTEILS

*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer*
D. BURSAUX

ANNEXE I

ATTESTATION DE PRÉSENCE À BORD D'UN OU DE CERTIFICATS D'ASSURANCE SELON LES PRESCRIPTIONS DE LA DIRECTIVE 2009/20/CE DU PARLEMENT ET DU CONSEIL RELATIVE À L'ASSURANCE DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES POUR LES CRÉANCES MARITIMES

STATUTORY DECLARATION
that a insurance certificate, or insurances certificates, are aboard,
in conformity with directive 2009/20/CE of the european parliament and of the council
of 23 April 2009, on the insurance of shipowners for maritime claims

Nom du navire : _____
Name of the ship

Numéro OMI ou MMSI : _____
IMO number or MMSI

Armateur exploitant : _____
Disponent owner

Nom de l'assureur ou des assureurs du navire :
Name of the insurer or insurers of the ship

J'atteste que le navire identifié ci-dessus dispose à bord d'un ou de certificats d'assurance en conformité avec les prescriptions de la directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil, relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (article L.5123-1 du code des transports.)

I hereby declare that the ship identified above has aboard a insurance certificate, or insurance certificates, in conformity with the requirements of directive 2009/20/CE of the european parliament and of the council of 23 April 2009, on the insurance of shipowners for maritime claims (article L.5123-1 of the French transport code.)

Date :

Le capitaine / Ship's master :

Cette attestation doit être transmise à la capitainerie du port vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est connu, pour tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, autre que les navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou les autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

This statutory declaration must be transmitted to the port master 24 hours before the ship calls in port or at the latest when the ship leaves the preceding port if the sailing time is less than 24 hours, or, as soon as the port of call is known, for all ships whose gross tonnage is equal or superior to 300 tons, other than warships, auxiliary warships or other State owned or operated ships used for a non commercial public service.

ANNEXE II

LIENS INTERNET VERS LES BASES DE DONNÉES DES MUTUELLES MEMBRES DE L'INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS PERMETTANT DE VÉRIFIER LES COUVERTURES ATTESTÉES DANS LES DOCUMENTS ÉMANANT DE CES MUTUELLES

American Club :

<http://www.american-club.com/go.cfm/vessels>

Britannia :

<http://www.britanniapandi.com/en/ships-entered/index.cfm>

Gard :

<http://www.gard.no/ikbViewer/page/home>

The Japan Club :

https://www.piclub.or.jp/E_pub/kaku/kaku.html

London Club :

<http://www.lssso.com/>

North of England :

<http://www.nepia.com/sitewide/vessel-search.php>

Shipowners' Club :

<http://www.shipownersbluecards.com/Ships.aspx>

Skuld :

<http://www.skuld.com/List-of-Vessels/>

The Standard Club :

<http://www.standard-club.com/TheClub/ships.aspx>

Steamship :

<http://www.simsl.com/list-of-vessels.html>

Swedish Club :

<http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=108&pid=19&newsid=1012>

UK Club :

<http://www.epandi.com/ukpandi/ukships.nsf/search?OpenForm>

West of England :

<http://www.westpandi.com/Vessel-List/>

ANNEXE III

TEXTES TRANSPOSANT EN DROIT FRANÇAIS LA DIRECTIVE 2009/20/CE

I. – CODE DES TRANSPORTS, PARTIE LÉGISLATIVE

L'obligation d'assurance

Article L. 5123-1

Le propriétaire inscrit d'un navire ou toute autre personne, telle que l'affrèteur coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire, souscrit une assurance ou une autre garantie financière, avec ou sans franchise, lorsque ce navire bat pavillon français ou entre dans un port français et que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300.

L'assurance ou la garantie couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1976 modifiée sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

Le montant de l'assurance, pour chaque navire et par événement, n'est pas inférieur au montant maximal applicable pour la limitation de responsabilité conformément à cette convention.

La possibilité d'expulsion du navire non assuré

Article L. 5123-5

Lorsqu'un navire ne dispose pas d'un certificat d'assurance conforme à l'article L. 5123-1, l'autorité administrative compétente peut, sans préjudice des mesures d'immobilisation ou d'ajournement de départ du navire qui peuvent être rendues nécessaires pour des motifs de sécurité, prendre une décision d'expulsion du navire.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

Les sanctions pénales

Article L. 5123-6

I. – Est puni de 45 000 € d'amende :

- 1° Le fait pour les personnes mentionnées à l'article L. 5123-1 de ne pas respecter les obligations prévues au même article ;
- 2° Le fait pour le propriétaire inscrit d'un navire, au sens du paragraphe 4 de l'article 1^{er} de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001, de ne pas respecter les obligations prévues au I de l'article L. 5123-2 ;
- 3° Le fait pour le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport, au sens du point c du paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par son protocole fait à Londres le 1^{er} novembre 2002, de ne pas respecter les obligations prévues au II de l'article L. 5123-2.

II. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende :

- 1° Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents mentionnés à l'article L. 5123-7 ;
- 2° Le fait de ne pas obtempérer à une injonction prononcée en application de l'article L. 5123-5 ou de faire obstacle à une mesure d'exécution forcée visant à ce que le navire quitte le port.

Article L. 5123-7

I. – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et constater les infractions prévues par l'article L. 5123-6 :

- 1° Les administrateurs des affaires maritimes ;
- 2° Les inspecteurs des affaires maritimes ;
- 3° Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- 4° Les agents de l'État habilités par le ministre chargé de la mer en qualité d'inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes ;

- 5° Les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;
- 6° Les contrôleurs des affaires maritimes ;
- 7° Les syndicats des gens de mer ;
- 8° Les agents des douanes.

II. – Ont accès à bord de tout navire pour vérifier la présence des certificats prévus aux articles L. 5123-1 et L. 5123-2 les agents mentionnés au I.

Le refus d'accès des navires ayant fait l'objet d'une expulsion ou ne disposant pas d'un certificat

Article L. 5241-4-5

Sous réserve des dispositions de l'article L. 5331-3 [navire ayant besoin d'assistance], l'autorité administrative refuse l'accès aux ports :

(...)

- 2° À tout navire ayant fait l'objet d'une décision d'expulsion en application de l'article L. 5123-5 ou d'une décision analogue prise par l'autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne, tant que le propriétaire ou exploitant du navire ne justifie pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1.

Article L. 5334-4

L'accès au port est interdit :

(...)

- 2° À tout navire ayant fait l'objet d'une décision de refus d'accès par l'autorité administrative en application des dispositions du 2° de l'article L. 5241-4-5 ou par l'autorité compétente d'un État membre de l'Union européenne, tant que le propriétaire ou l'exploitant ne justifie pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1 ;
- 3° À tout navire dont le propriétaire ou l'exploitant ne justifie pas disposer du certificat requis par l'article L. 5123-1.

Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire peut autoriser l'accès d'un navire au port en cas de force majeure, pour des raisons de sécurité impérieuses, notamment pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour permettre que soient faites des réparations urgentes, sous réserve que des mesures appropriées aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire pour assurer la sécurité de son entrée au port.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables lorsqu'il est enjoint à l'autorité portuaire d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance en application des dispositions de l'article L. 5331-3.

II. – RÈGLEMENT GÉNÉRAL DE POLICE PORTUAIRE

L'attestation de présence à bord du certificat d'assurance :

Article 4

Admission dans le port.

Les capitaines transmettent à la capitainerie du port de destination, par écrit ou par voie électronique, selon le modèle en usage dans le port, vingt-quatre heures à l'avance, ou au plus tard au départ du port précédent lorsque celui-ci est situé à moins de vingt-quatre heures de route, ou, à défaut, dès que le port de destination est connu :

(...)

7° Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités, une attestation selon laquelle le navire détient à son bord, conformément aux dispositions de l'article 4 de la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes, le certificat d'assurance prévu à l'article 6 de la même directive.

III. – DÉCRET N° 2011-1485 DU 9 NOVEMBRE 2011 RELATIF AUX OBLIGATIONS D'ASSURANCE GÉNÉRALE DES NAVIRES

Les mentions du certificat d'assurance et la procédure d'expulsion

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu la directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 5123-1, L. 5123-5, L. 5123-6, L. 5241-4-5 et L. 5334-4 ;
Vu le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 modifié relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer ;
Vu l'avis du Comité consultatif de la législation et de la réglementation financières en date du 9 mars 2011 ;
Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 17 mars 2011 ;
Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Article 1^{er}

I. – Il est inséré, après le chapitre VII du décret du 27 octobre 1967 susvisé, un chapitre VIII, qui est ainsi rédigé

« CHAPITRE VIII

« Obligations d'assurance générales

Art. 88. – Les renseignements devant figurer dans le certificat mentionné à l'article L. 5123-1 du code des transports émis par le fournisseur de l'assurance ou de la garantie financière sont :

- 1° Le nom du navire, le numéro OMI d'identification du navire et le port d'immatriculation ;
- 2° Le nom et le lieu du principal établissement du propriétaire du navire ou, le cas échéant, du responsable de son exploitation ;
- 3° Le type et la durée de l'assurance ou de la garantie financière ;
- 4° Le nom et le lieu du principal établissement de l'assureur ou du garant et, le cas échéant, le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

Le certificat est traduit en français, en anglais ou en espagnol, s'il n'est pas rédigé dans l'une de ces langues.

Art. 89. – S'il est constaté, lors d'un contrôle opéré par les agents habilités en application de l'article L. 5123-7 du code des transports, l'absence à bord du navire du certificat requis en vertu de l'article L. 5123-1 de ce code, ce constat est transmis au préfet de département du port d'escale.

Art. 90. – La décision d'expulsion d'un navire prévue à l'article L. 5123-5 du code des transports est prise par le préfet du département du port d'escale. Elle comporte mise en demeure de quitter le port dans un délai de 48 heures. Elle est immédiatement notifiée au capitaine du navire, à l'autorité portuaire, au préfet maritime, à l'État du pavillon ou au représentant consulaire ou diplomatique de ce dernier, à la Commission européenne et aux autres États membres.

Le capitaine est informé des sanctions prévues en cas de non-exécution de la mise en demeure, ainsi que de son droit de recours.

Art. 91. – Le ministre chargé des transports maritimes est saisi des recours administratifs contre les décisions de mise en demeure dans un délai de quinze jours francs à compter de leur notification. Le recours ne suspend pas la décision d'expulsion du navire. Les autorités mentionnées à l'article 90 sont informées des suites de ces recours. Les notifications donnent lieu, le cas échéant, à des notifications rectificatives aux mêmes autorités.

Art. 92. – Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ayant fait l'objet d'une mesure d'expulsion d'un port français en application de l'article L. 5123-5 du code des transports doit, pour obtenir la levée de la mesure de refus d'accès consécutive à cette expulsion, transmettre à l'autorité qui a prononcé l'expulsion un certificat d'assurance conforme aux dispositions de l'article L. 5123-1 de ce code.

La décision de lever un refus d'accès est notifiée dans les mêmes conditions que l'expulsion qui l'a motivé. »

II. – Le chapitre VIII « Publicité de la propriété et de l'état des navires » du décret du 27 octobre 1967 susvisé devient son chapitre IX. Les articles 88 à 102 deviennent les articles 93 à 107.

III. – Les dispositions du décret du 27 octobre 1967 susvisé peuvent être modifiées par décret, à l'exception de ses articles 89 à 92.

Article 2

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 9 novembre 2011.

ANNEXE IV

LES CRÉANCES COUVERTES PAR L'OBLIGATION D'ASSURANCE

L'obligation d'assurance des navires instaurée par la directive 2009/20/CE vise les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par l'Organisation maritime internationale en 1976, telle que modifiée par le protocole de 1996 (LLMC).

Les créances couvertes à ce titre sont les :

- a) Créances pour mort pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation), survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant ;
- b) Créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;
- c) Créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;
- d) Créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.
- e) Créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire.
- f) Créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

Il est à noter que les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, échoué ou abandonné, et les créances équivalentes qui concernent la cargaison du navire sont exclues du droit à limitation devant les juridictions françaises par l'effet d'une réserve de la France. Ces créances restent néanmoins comprises dans le périmètre de l'obligation d'assurance.

La LLMC exclut explicitement certaines créances :

- a) Créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune ;
- b) Créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur ;
- c) Créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires ;
- d) Créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire ;
- e) Créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances (si la loi nationale applicable prévoit l'exclusion du droit à limitation pour ces créances).

ANNEXE V

DESCRIPTION D'UN CERTIFICAT D'AFFILIATION DE P&I (Entry certificate)

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



F

COMITÉ JURIDIQUE
86ème session
Point 4 de l'ordre du jour

LEG 86/4/4
31 mars 2003
Original: ANGLAIS

PROJET DE CONVENTION SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES

Document présenté par l'International Group of P&I Clubs

RÉSUMÉ

<i>Résumé analytique:</i>	On trouvera dans le présent document un bref résumé de la forme, du contenu et de l'objectif d'un certificat d'affiliation à un Club.
<i>Mesures à prendre:</i>	Paragraphe 3
<i>Document de référence:</i>	Aucun

1 Il a été indiqué qu'il serait utile que l'International Group donne un aperçu très bref de la forme, du contenu et de l'objectif d'un certificat d'affiliation à un Club étant donné qu'il s'agit là du document que l'International Group propose d'utiliser pour établir la preuve de la garantie financière. Ce certificat ne constitue pas le contrat d'assurance en tant que tel et n'énonce pas dans son intégralité les conditions de l'assurance, lesquelles, mises à part les conditions spécifiques au membre en question, figurent dans un règlement du Club. Le certificat d'affiliation constitue la preuve d'une assurance, tout comme un certificat d'assurance automobile le ferait. Bien qu'il n'existe aucune présentation standard de certificat commune à tous les Clubs membres du Groupe, les certificats se ressemblent de par leur forme et contiennent tous des renseignements identiques, à savoir :

- i) le nom et normalement l'adresse de l'assureur du Club;
- ii) le nom du membre du Club affilié/assuré;
- iii) le nom et le tonnage du navire affilié;
- iv) la durée de la couverture;
- v) le fait que la couverture est soumise au règlement du Club; et
- vi) toutes conditions d'assurance spécifiques à ce membre.

2 L'original ou un exemplaire du certificat d'affiliation se trouve invariablement à bord du navire affilié. Il peut être produit à tout moment pour prouver que le navire est doté d'une assurance et est affilié à un Club du Groupe.

ANNEXE VI

NOTIFICATION DE DÉCISION D'EXPULSION (Notification of expulsion order)

Le préfet du département de ... notifie à ..., capitaine du navire ... la décision d'expulsion du port de ... prise à l'encontre de ce navire, motivée par le constat de l'absence à bord du certificat d'assurance dont la présence est requise aux termes de l'article L. 5123-1 du code des transports, pris en application de la directive 2009/20/CE du Parlement et du Conseil, relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Cette notification vaut mise en demeure de quitter le port de ... dans un délai de 48 heures.

The ... [préfet du département] hereby notifies to ..., master of the ship ... the order of expulsion from the port of ... issued to this ship, motivated by the absence aboard of an insurance certificate in conformity with article L. 5123-1 of the French transport code, implementing Directive 2009/20/EC adopted by the Parliament and Council of the European Union, relating to the insurance of shipowners for maritime claims.

This notification represents an order to leave the port of ... within 48 hours of its receipt.

Le fait de ne pas obtempérer à une mise en demeure de quitter le port ou de faire obstacle à une mesure d'exécution forcée visant à ce que le navire quitte le port est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 € d'amende (art. L. 5123-6-II [2°] du code des transports).

Un navire ayant fait l'objet d'une mesure d'expulsion d'un port français en application de l'article L. 5123-5 du code des transports fait l'objet d'un refus d'accès dans les ports français, en application des articles L. 5241-4-5 et L. 5334-4 du code des transports. L'article 5 de la directive 2009/20/CE prescrit que l'accès de ces navires soit refusé dans tous les ports de l'Union européenne.

En application du décret n° 2011-1485 du 9 novembre 2011 relatif aux obligations d'assurance générale des navires, le ministre chargé des transports maritimes est saisi des recours administratifs contre les décisions de mise en demeure dans un délai de quinze jours francs à compter de leur notification. Le recours ne suspend pas la décision d'expulsion du navire.

Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire ayant fait l'objet d'une mesure d'expulsion d'un port français en application de l'article L. 5123-5 du code des transports doit, pour obtenir la levée de la mesure de refus d'accès consécutive à cette expulsion, transmettre à l'autorité qui a prononcé l'expulsion un certificat d'assurance conforme aux dispositions de l'article L. 5123-1 de ce code.

Failing to observe a order to leave the port or hindering enforcement proceedings aiming at the expulsion of the ship, is punishable by one year's imprisonment and a fine of € 75 000 (article L. 5123-6-II (2°) of the French transport code).

A ship evicted from a French port by a expulsion order taken in application of article L. 5123-5 of the transport code is banned from French ports, on the basis of articles L. 5241-4-5 and L. 5334-4 of that code. Article 5 of directive 2009/20/CE prescribes that every Member State shall refuse entry of such ship into any of its ports.

In application of decree n° 2011-1485 of the 9th of November 2011, concerning the general insurance obligation of ships, an appeal may be lodged with the minister in charge of maritime transport against a expulsion order, within fifteen days of being notified the said order. The appeal does not suspend the expulsion order.

The owner of, or the person exploiting, a ship that has been subject to an expulsion order in application of article L. 5123-5 of the transports code must, for the banishment consecutive to this measure to be lifted, transmit to the authority having decided the expulsion, an insurance certificate in conformity with article L. 5123-1 of the code.