**Note d'information**
**relative aux certificats d'assurance des navires**

Objet : Questions relatives à la délivrance aux navires des certificats d'assurance ou autre garantie financière

**I - Principes généraux relatifs aux obligations d'assurance des navires**
**II - Délégation des certificats d'assurance**
**III - Certificats d'assurance et permis d'armement**
**IV - Le contrôle au titre de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port**

**Références** :

- Règlement 392/2009 du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ;
- articles L 5123-1 à 5123-7 et R 5123-1 à R 5123-21du code des transports relatifs aux obligations d'assurance des navires ;
- décret n° 96-718 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention CLC);
- décret n° 2011-435 du 20 avril 2011 portant publication de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute ;
- arrêté du 3 novembre 2014 portant application du décret no 2014-497 du 16 mai 2014 pris pour l'application de l'article L. 5123-3 du code des transports, relatif à la délégation des certificats d'assurance ou autre garantie financière des navires
- arrêté du 15 décembre 2014 portant application du décret no 2014-497 du 16 mai 2014 relatif à la délégation des certificats d'assurance ou autre garantie financière des navires et de l'arrêté du 3 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5123-3 du code des transports (délégation au Bureau Veritas de la délivrance des certificats d'assurance) ;
- arrêté du 6 février 2019 (délégation au Lloyd's Register de la délivrance des certificats d'assurance) ;
- lettre circulaire de l'OMI No.3502 du 18 décembre 2014 ;
- circulaire du 11 septembre 2012 relative aux obligations d'assurance des navires (directive 2009/20) ;

## INTRODUCTION

La présente note a pour objet de présenter le régime des obligations et certificats d'assurance des navires.

## I - Principes généraux relatifs aux obligations d'assurance des navires

L'obligation de détenir des certificats d'assurance des navires a sa source dans plusieurs instruments internationaux ou communautaires :

α. des conventions de responsabilité civile de l'Organisation Maritime Internationale, pour les catégories de risque et de navires déterminés par ces conventions ;
β. le règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil pour certaines catégories de navires à passagers ;

χ. la directive 2009/20 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritime.
δ. la Convention du Travail Maritime et la directive (UE) 2018/131 du Conseil.

## A. Les conventions de responsabilité de l'OMI

L'Organisation Maritime internationale a adopté cinq conventions de responsabilité civile prévoyant une obligation d'assurance du propriétaire du navire. Ces conventions couvrent respectivement :

- les pollutions par les hydrocarbures persistants de cargaison (convention de 1992, dite CLC),
- les pollutions par les hydrocarbures utilisés pour la propulsion des navires ou le fonctionnement de leurs équipements (dite 'soutes' ou *bunker*, de 2001),
- les préjudices subits par les passagers (conventions d'Athènes modifiée, 2002),
- l'enlèvement des épaves (convention de Nairobi, 2007),
- les dommages causés par les marchandises dangereuses (HNS modifiée, 2010, non en vigueur).

Ces conventions de responsabilité visent à garantir une indemnisation des victimes de dommages de pollution. Elles établissent à cette fin un régime de responsabilité objective du propriétaire du navire, assorti d'une obligation d'assurance ou de garantie financière, comportant un droit de recours direct de la victime contre l'assureur ou le fournisseur de la garantie.

Un navire entrant dans le champ d'application d'une de ces conventions doit, s'il bat pavillon d'un Etat Partie ou entre dans un port d'Etat Partie disposer d'un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité pour couvrir les dommages visés par cette convention.

Concernant la responsabilité d'émettre les certificats, le principe de ces conventions est que les certificats sont émis par ou au nom de l'administration de l'Etat du pavillon, lorsque cet Etat est Partie à la convention. Lorsque l'Etat du pavillon n'est pas partie à la convention mais que le navire doit disposer d'un certificat pour faire escale dans un port d'Etat Partie, ce certificat peut être émis par ou au nom de l'administration de tout Etat Partie.

Quatre de ces conventions sont présentement en vigueur, les conventions CLC, Soutes, d'Athènes et de Nairobi. La convention HNS n'est pas présentement en vigueur.

Parmi les conventions en vigueur, la France est partie à la Convention CLC depuis 1996 et à la Convention Soutes depuis 2011. A la Convention de Nairobi et à la Convention d'Athènes depuis 2016.

## B. Le règlement (CE) n° 392/2009

Le Règlement 392/2009 du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident incorpore en droit communautaire les règles de la convention d'Athènes de 2002 relative à la responsabilité des transporteurs maritimes de passagers, mentionnée ci-dessus. Si les obligations d'assurance de la convention d'Athènes ne s'appliquent qu'aux navires à passagers effectuant des transports internationaux, le règlement 392/2009 étend cette obligation aux navires de classe A et B, au sens de la directive 98/18, effectuant des voyages nationaux.

Depuis l'entrée en application de ce règlement, le 31 décembre 2012, les navires battant pavillon français et les navires entrant dans les ports français doivent, s'ils entrent dans le champ d'application de cet instrument, disposer d'un certificat d'assurance établi sur le modèle de celui de la convention d'Athènes.

## C. La directive 2009/20

La directive 2009/20 relative à l'assurance des propriétaires de navires établit une obligation d'assurance applicable à tous les navires d'une jauge brute de plus de 300 qui battent pavillon d'un Etat membre ou entre dans un port d'un Etat Membre. Ce certificat doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire ou de l'exploitant du navire pour toutes les créances sujettes à limitation au titre de la convention de l'OMI sur la

limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes de 1996 (dite LLMC) et à concurrence des limites de responsabilité établies par cette convention.

Contrairement au règlement 392/2009, la directive 2009/20 ne reprend pas les exigences d'assurance d'une convention internationale, mais est un instrument régional, partiellement redondant avec les conventions internationales (Les références à la convention LLMC sont une utilisation des définitions et limites de la convention, mais ne correspondent pas à une mise en œuvre de ses prescriptions).

Contrairement aux autres certificats, ce certificat n'est pas émis par ou au nom de l'administration, mais par l'assureur lui même. Il pose des problèmes de contrôle différents des autres certificats, notamment en ce que son défaut peut donner lieu, en application de la directive, à des mesures d'expulsion et de bannissement. Ces points sont développés dans la circulaire du 11 septembre 2012 concernant l'application de cette directive ; un module Thetis dédié permet d'entrer et de suivre les résultats des contrôles l'Etat du port concernant ce certificat.

### D. Les certificats de garanties financières concernant les créances des gens de mer

Deux obligations de garanties financières sont mises à charge de l'armateur par la Convention du Travail Maritime de 2006, telle que modifiée par les amendements approuvés par la Conférence Internationale du Travail le 11 juin 2014. Ces amendements ont été repris dans la directive UE 2018/131 qui a été transposée en droit français. Ont ainsi été instaurés :

1. Une obligation de garantie financière de l'armateur d'un navire autre que de pêche, détenant un certificat de travail maritime, pour l'abandon des gens de mer , prévue à l'article L. 5533-16 du code des transports.La garantie financière abandon des gens de mer couvre :la rémunération du gens de mer dans la limite de quatre mois d'arriérés de salaires et autres indemnités afférentes, toutes les dépenses proportionnées et justifiées engagées par le gens de mer abandonné, comprenant les frais de rapatriement, la prise en charge des besoins essentiels du gens de mer à compter de la constitution de l'abandon jusqu'à son retour à domicile.

2. Une obligation de garantie financière de l'armateur d'un navire autre que de pêche afin d'assurer le versement aux gens de mer des indemnités dues, en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou de la réalisation d'un risque professionnel, prévue à l'article L. 5533-5 du code des transports. Toutefois, l'armateur n'a pas l'obligation de souscrire cette garantie financière pour les gens de mer affiliés au régime de protection sociale des marins gérés par l'ENIM, ni pour les gens de mer affiliés à un autre régime de protection sociale à la condition que ce régime prenne en charge entièrement l'indemnisation des dommages.

La forme de ces garanties financières n'est pas imposée. Elles peuvent prendre la forme d'une assurance, d'un cautionnement ou encore d'un fonds privé. Il n'est pas requis un certificat statutaire émis par l'administration ; les vérifications se font sur la base de la documentation émise par le prestataire de la garantie financière . Le contrôle de la présence de ce document est effectué dans le cadre de la délivrance du certificat du travail maritime et n'a donc pas à faire l'objet d'une vérification spécifique dans le cadre de la délivrance du permis d'armement.

Ces obligations issues de la Convention du Travail Maritime concernent aussi les navires sous pavillon étrangers escalant dans les ports français.

## II - <u>Délégation des certificats d'assurance</u>

Les conventions de responsabilité de l'OMI permettent la délégation de la délivrance des certificats d'assurance à un organisme agréé, qu'il s'agisse des certificats émis au titre du pavillon, ou de certificats émis en tant qu'Etat Partie à une Convention pour des navires battant pavillon étranger immatriculés dans des Etats qui ne sont pas Partie à cette Convention.

Les conventions CLC et HNS ne prévoient pas explicitement cette délégation, c'est pourquoi la délivrance des certificats CLC n'a pas été initialement déléguée (La question ne s'est pas posée pour les certificats HNS, cette Convention n'étant pas en vigueur). L'incertitude sur la possibilité de délégation dans le cadre de ces Conventions a été levée par la résolution de l'Assemblée de l'OMI A.1124(30) de décembre 2017. La délivrance de tous les certificats statutaires requis en application de conventions de l'OMI est ainsi désormais déléguée, y compris les certificats CLC.

Le cadre juridique permettant aux autorités françaises de déléguer la délivrance des certificats d'assurance a été établi par l'article L. 5123-3 du code des transports relatif à la délégation des certificats d'assurance ou autre garantie financière des navires, complété par le décret n° 2014-497 du 16 mai 2014, ainsi que par l'arrêté du 3 novembre 2014 portant application du décret susmentionné.

La délivrance du certificat donne lieu à la perception d'une rémunération.

La délégation permet également au délégataire de délivrer au nom de l'Etat français des certificats d'assurance à des navires d'Etat non Partie à une des conventions entrant dans le champ de la délégation.

Il est à noter que la délégation peut concerner des navires dont les autres certificats délégués sont délivrés par une autre Organisation Reconnue. Il n'y a pas d'identité nécessaire entre le délégataire pour la délivrant les certificats d'assurance et le délégataire délivrant les certificats de sécurité ou de prévention de la pollution.

Sur ces bases, trois arrêtés d'habilitation ont été pris :

**A. Habilitation du Bureau Veritas**

Le Bureau Veritas est habilité à délivrer les certificats d'assurance des navires pour le compte de l'Etat français a été signé le 15 décembre 2014 et publié au bulletin officiel du ministère du 10 janvier 2015. La notification à l'OMI de la qualité de délégataire du Bureau Veritas pour les certificats d'assurance a été faite le 26 novembre 2014 (diffusée par la lettre circulaire de l'OMI No.3502 du 18 décembre 2014).

Le service responsable est la Division Marine et Offshore du Bureau Veritas.

Bureau Veritas
Division Marine et Offshore
8 Cours du Triangle,
92800 Puteaux 92571 NEUILLY-SUR-SEINE CEDEX

Pour demander un certificat, l'armateur doit envoyer la documentation au Bureau Veritas avec les pièces nécessaires (l'attestation de l'assureur dite 'blue card') à l'adresse suivante :

FRA_CPA@bureauveritas.com

**B. Habilitation du Lloyd's Register**

Le Lloyd's Register est habilité à délivrer les certificats d'assurance des navires pour le compte de l'Etat français par un arrêté signé le 6 février 2019 et publié au bulletin officiel du ministère le 9 février 2019. La notification à l'OMI de la qualité de délégataire pour les certificats d'assurance du Lloyd's Register a été faite par inscription sous GISIS, dans la rubrique des organisations reconnues. Cette notification sera effective le 5 mai 2019, compte tenu du délai de préavis prévu par les conventions.

Le service responsable est le Bureau de Marseille de Lloyd's Register EMEA, 10 Place de la Joliette13002 , Marseille. L'adresse devant figurer sur les attestations de l'assureur (Blue Card) est :

Lloyd's Register group services Limited
71 Fenchurch Street,
London, EC3M 4BS, UK

Pour demander un certificat, l'armateur doit envoyer la documentation au Lloyd's Register avec les pièces nécessaires (l'attestation de l'assureur dite 'blue card') à l'adresse suivante :

Marseille@lr.org

**C. Habilitation de DNV-GL**

La Société DNV-GL est habilitée à délivrer les certificats d'assurance des navires pour le compte de l'État français par un arrêté signé le 3 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère le 5 novembre 2020 (MERT2029307A). La notification à l'OMI de la qualité de délégataire de DNV-G pour les certificats d'assurance est effective depuis le 5 février 2021.

Le service responsable est DNV GL, Det Norske Veritas France SARL. L'adresse devant figurer sur les attestations de l'assureur (Blue Card) est :

DNV GL France Sarl
69 rue du Chevaleret
75013 PARIS

Pour demander un certificat, l'armateur doit envoyer la documentation à DNC-GL France avec les pièces nécessaires (l'attestation de l'assureur dite 'blue card') à l'adresse suivante :

**Flag.France@dnvgl.com**

## III - Certificats d'assurance et permis d'armement

Les certificats d'assurance sont un des éléments constitutifs de l'armement administratif du navire.

L'existence des certificats d'assurance requis pour le navire est vérifiée avant la délivrance du permis d'armement, à l'exception du certificat de garanties financières concernant les créances des marins, qui aura été vérifié dans le cadre de la certification sociale au titre de la MLC.

Les tableaux joints en annexe récapitulent les critères d'exigibilité des certificats d'assurance. Le 2ème tableau est consacré aux certificats des navires à passagers, dont les critères d'application soulèvent quelques questions particulières.

## IV - Le contrôle au titre de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port

Les certificats d'assurance des navires font partie des documents dont la présence à bord est vérifiée dans le cadre du contrôle de l'Etat du port.

---

## Tableau des certificats d'assurance selon l'instrument qui en établit l'exigence

| Instrument | Définition des navires concernés | Seuil d'application de l'obligation d'assurance | Base juridique et observations |
|---|---|---|---|
| **CERTIFICATS STATUTAIRES DELEGUES**<br>*(Emis par un délégataire, BV, Lloyd's Register ou DNV-GL)* | | | |
| **Convention CLC sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de cargaison, 1992** | Art 1 : «tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison». | Art 7 : le propriétaire d'un navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire afin de couvrir sa responsabilité en cas de pollution. | Article L5123-2.III du code des transports<br>*La condition du transport d'au moins 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison exclut navires de pêches et de plaisance, même si cela n'est pas explicite.* |
| **Convention sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, 2001** | Art 1 : « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit». | Art 7 : le propriétaire inscrit de tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière telle que cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire afin de couvrir sa responsabilité en cas de pollution. | Article L5123-2.I du code des transports<br>*Les navires de pêche ou de plaisance ne sont pas exclus, pour autant qu'ils satisfassent à la condition de jauge.* |
| **Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et règlement 392/2009** | *[Voir tableau en page suivante]* | *[Voir tableau en page suivante]* | Article L5123-2.II du code des transports<br>*Le certificat d'assurance est requis pour les navires autorisés à transporter plus de 12 passagers dans le cadre d'un contrat de transport - voir le tableau spécifique à cette convention, ci après.* |
| **Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007** | Art 1 : « 2 "Navire" désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.» | Art 12 : « 1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un Etat Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention ...» | Article L5123-2.IV du code des transports<br>*Les navires de pêche ou de plaisance ne sont pas exclus, pour autant qu'ils satisfassent à la condition de jauge.* |
| **CERTIFICATS NON STATUTAIRES**<br>*(Documentation émise par l'assureur)* | | | |
| **Directive 2009/20 relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes** | Pas de définition propre du navire.<br>(Se référer à celle de l'article L5000-2 du Code des transports) | Navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300. (article 2) | Article L5123-1 du code des transports<br>*La directive n'exclut aucun type de navire - commerce, pêche, plaisance.* |
| **Convention du travail maritime 2006, amendée, norme A2.5.2.** | Navires autres que de pêche, détenant un certificat de travail maritime, | Pas de seuil | Article L5533-16 du code des transports<br>*Garantie abandon des gens de mer , La vérification en étant faite en lien avec la certification MLC, l'existence de cette garantie n'a pas à être vérifiée de manière distincte pour la délivrance du Permis d'armement.* |
| **Convention du travail maritime 2006, amendée, norme A4.2.1 §8,.** | Navires autre que de pêche | Pas de seuil | Article L5533-5 du code des transports<br>*Obligation de garantie financière* |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | *afin d'assurer le versement aux gens de mer des indemnités dues, en cas de décès ou d'incapacité de longue durée résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou de la réalisation d'un risque professionnel.*<br>*La vérification en étant faite en lien avec la certification MLC, l'existence de cette garantie n'a pas à être vérifiée de manière distincte pour la délivrance du Permis d'armement.* |

**Tableau d'application pour la convention d'Athènes sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers**

| | Règlement 392/2009 et convention d'Athènes 2002 | Commentaire |
|---|---|---|
| **Navires concernés** | Sont visés les «bâtiment de mer, à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air». (article 1 de la convention).<br><br>Les obligations d'assurance s'appliquent aux navires autorisés à transporter plus de douze passagers (article 4bis de la convention).<br><br>Les navires concernés sont par ailleurs les navires qui sont immatriculés dans un État membre ou qui entrent dans un port d'un Etat membre.<br>(article 2 du règlement) | L'expression 'navires autorisés à transporter plus de douze passagers' doit se comprendre comme visant les navires qui disposent d'un certificat de navire à passagers.<br>(Un NUC à voile peut être autorisé à transporter plus de 12 passagers, mais il ne peut remplir par ailleurs la condition de transport international, voir ci dessous). |
| **Transports concernés** | La convention et le règlement s'appliquent à:<br><br>3. tout transport international de passagers<br><br>Le règlement étend l'application aux :<br><br>4. transports de passagers par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE . | Il résulte de la nature des transports visés par le règlement que le certificat de navire à passagers du navire concerné sera, soit un certificat SOLAS, soit un certificats de la directive 98/18 mentionnant que le navire est certifié pour naviguer dans les zones A et/ou B.<br>Selon la formulation retenue par le règlement, il n'importe pas aux fins de l'obligation d'assurance que les navires des classes A et B naviguent effectivement dans des zones A ou B. Un navire naviguant en zones C ou D mais autorisé pour les zones supérieures devra être assuré. |
| **Définition du passager** | «Passager» signifie :<br><br>1. une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport.<br><br>2. une personne qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises. | Les passagers pour le bénéfice desquels est édictée l'obligation d'assurance sont pour l'essentiel ceux qui sont transportés sur la base d'un contrat de transport de passagers (1er critère).<br>Le 2ème critère a une portée subsidiaire mais pourrait concerner par exemple des transbordeurs qui ne tariferaient que le véhicule, indépendamment du nombre de passagers.<br>Les navires transportant des passagers uniquement dans le cadre de contrats d'affrètements ne sont donc pas concernés, ni ceux assurant des transports de personnel ; ceci exclut les navires de relève de plate-forme off-shore type 'surfer' et les yachts de plaisance professionnelle (saufs s'ils recourent à des contrats type 'contrat de croisière' ECPY-MYBA ou FIN - mais la condition des plus de 12 passagers exclut généralement les yachts professionnels de l'obligation de certificat d'assurance passagers, quelque soit leur contrat).<br>A contrario une exploitation donnant lieu à l'émission de billets ou tickets fait tomber dans le champ d'application du règlement, si les autres conditions sont remplies.<br>Le nombre de passagers qui seraient effectivement embarqués n'importe pas. |
| **Sur qui pèse l'obligation d'assurance** | L'obligation d'assurance pèse sur le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport. | En pratique, l'armateur du navire, selon l'identification qui ressort de l'acte unique de francisation et d'immatriculation.<br>(Si l'exploitant est différent du propriétaire, ce sera l'exploitant) |

**Remarques :**

- Les pétroliers munis d'un certificat CLC conforme à la convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, devront également disposer du certificat prévu par la Convention sur les hydrocarbures de soute, quoique le certificat CLC puisse aussi en certaine circonstances couvrir des pollutions par hydrocarbures de soute. D'une manière générale, chaque certificat est distinct : un navire peut devoir disposer de plusieurs certificats en application de différentes conventions, et les certificats ne sont pas consolidés (Résolution de l'assemblée de l'OMI A.1055(27)).
- Ces instruments excluent les navires de guerre et les autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.