



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 2 février 2006 (03.02)
(OR. en)**

5907/06

**Dossier interinstitutionnel:
2005/0242 (COD)**

**MAR 10
CODEC 94
ENV 51**

PROPOSITION

de: la Commission

Date de réception: 31 janvier 2006

Objet: Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires (présentée par la Commission)

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Ayet PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j. : COM(2005) 593 final

5907/05

cb

DG C III

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.11.2005
COM(2005) 593 final

2005/0242 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1517}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

Les questions liées à la responsabilité des opérateurs de la chaîne du transport maritime tendent à devenir un élément central de la politique communautaire des transports maritimes. Les deux initiatives suivantes en sont l'illustration:

- la Communauté européenne vient de se doter d'un régime de responsabilité administrative et pénale pour les infractions de pollution causée par les navires (directive 2005/35/CE, JO L 255 du 30.9.2005, p. 11). Ce système de sanctions, qui s'appuie sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, vise à responsabiliser davantage tous les maillons de la chaîne du transport maritime en renforçant le dispositif mis sur pied par la Convention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) ;
- le Parlement européen et le Conseil sont saisis, dans le cadre du présent paquet législatif, d'une proposition de règlement sur la responsabilité civile des transporteurs de passagers par mer. Cette proposition vise à incorporer en droit communautaire le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer des passagers et de leurs bagages, adopté sous les auspices de l'OMI. Parallèlement à l'adoption de cette proposition, la Communauté et les Etats membres devraient être en mesure d'adhérer à ce Protocole.

La présente proposition de directive complète ce dispositif. Elle vise à établir à l'échelle de l'Union européenne un régime de responsabilité civile des propriétaires de navires (catégorie désignant toutes les personnes responsables de l'exploitation d'un navire) en cas de dommages aux tiers.

En présentant cette proposition, la Commission répond aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil.

Le 21 mars 2004, le Parlement européen a appelé de ses vœux "une politique européenne de la mer, globale et cohérente, destinée à la création d'un espace européen de sécurité maritime [reposant] en particulier sur (...) la mise en place d'un régime de responsabilité étendu à l'ensemble de la chaîne du transport maritime (...)".

Le 21 mars 2003, le Conseil européen a demandé que "l'on étende la responsabilité des opérateurs maritimes" dans le contexte des travaux sur la révision éventuelle du système international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le 20 décembre 2000, le Conseil des Ministres chargés des Transports a adopté des conclusions sur la sécurité maritime invitant les Etats membres "à envisager la modification des règles applicables afin d'engager la responsabilité d'autres parties responsables que les propriétaires de navires et l'introduction d'une responsabilité illimitée des propriétaires de navires en cas de manquement grave ou délibéré à leurs obligations en matière de sécurité."

- **Contexte général**

Un certain nombre de conventions internationales ont été adoptées en matière de responsabilité civile des propriétaires de navires.

Ces conventions présentent toutes des limites, à commencer par le fait que la plupart d'entre elles ne sont pas entrées en vigueur, et que celles qui sont entrées en vigueur ne le sont que dans certains pays et pas dans d'autres.

Mais c'est surtout sur le fond que les règles mises en place par ces conventions ne sont pas satisfaisantes car elles ne contribuent véritablement ni à prévenir les dommages ni à en garantir la réparation.

– Sur le plan de la prévention des dommages

Les régimes internationaux ont des effets très limités sur le plan de la prévention et de la dissuasion. Ces conventions consacrent en effet un principe traditionnel en droit maritime: la limitation quasi absolue de responsabilité des opérateurs.

En vertu de toutes ces conventions, le propriétaire de navire bénéficie du droit de limiter sa responsabilité. Il ne perd ce droit que s'il est prouvé que le dommage "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement".

Dans la communication ERIKA II, la Commission avait analysé la portée de cette "conduite supprimant la limitation" et proposé de la modifier dans le contexte de la révision de l'une de ces Conventions internationales.

Aux yeux de la Commission, "une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à [ce critère]. Il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil. (...) Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est [donc] quasiment inaliénable. (...) La responsabilité illimitée devrait à tout le moins intervenir en cas de négligence grave attestée de la part du propriétaire. L'introduction d'une telle mesure garantirait une meilleure correspondance entre la responsabilité assumée par le propriétaire et les actes de celui-ci et produirait à la fois des effets préventifs et des effets répressifs".

La légitimité du principe de limitation de responsabilité est de plus en plus contestée. Un exemple en est donné en dehors du secteur du transport maritime avec l'adoption, au printemps 2004, de la directive sur la responsabilité environnementale qui pose le principe de la responsabilité illimitée des opérateurs (directive 2004/35/CE, JO L 143 du 30.4.2004, p. 56).

– Sur le plan de la réparation des dommages

Face à toute réglementation établissant un régime de responsabilité, certains propriétaires de navires pourraient être tentés d'organiser leur insolvabilité. Par ailleurs, il n'existe pas d'obligation d'assurance de manière générale dans le domaine maritime.

Pour préserver les intérêts des victimes, il convient ainsi tout particulièrement de rendre l'assurance obligatoire, ou tout au moins d'exiger du propriétaire qu'il souscrive une garantie financière. Cette obligation contribuerait par ailleurs au renforcement de la qualité de la marine marchande (les assureurs étant eux-mêmes amenés en principe à faire le tri entre les navires sous-normes et les autres), et rétablirait la concurrence entre opérateurs (on estime à 5 % la proportion de navires qui ne sont pas couverts par une police d'assurance).

Ce sont ces considérations qui ont conduit à ce que certaines conventions internationales applicables pour certains types de pollution exigent des propriétaires de navires qu'ils souscrivent des garanties financières (la convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses non encore entrée en vigueur et la convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute non encore entrée en vigueur). En dehors des domaines couverts par ces conventions, il n'existe aucun dispositif contraignant au plan international en la matière. On notera cependant que l'OMI a adopté en 1999 des lignes directrices recommandant aux propriétaires de navires de souscrire une assurance de responsabilité civile. Il est enfin à souligner que des systèmes d'assurance obligatoire ont été mis sur pied par un certain nombre de pays tiers.

Les garanties financières sont octroyées jusqu'à certains niveaux, au-delà desquels la prise en charge du dédommagement des victimes est à la charge du seul propriétaire de navire. Les perspectives d'un dé plafonnement de la responsabilité civile comportent une incitation véritable à la prise en compte des risques inhérents à l'activité de la profession de propriétaire de navire et contribuent sous cet angle à une meilleure responsabilisation des opérateurs.

La modernisation de ces conventions internationales passe par leur révision. Un processus de révision est engagé pour ce qui concerne les conventions de 1992 sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Commission entend œuvrer pour que cette convention puisse faire l'objet d'améliorations telles que le dé plafonnement de la responsabilité civile.

Les autres conventions internationales applicables ne sont pas susceptibles d'être modernisées dans un proche avenir. C'est pourquoi la Commission propose de suivre une approche pragmatique en deux étapes.

Dans un premier temps, il est proposé que tous les Etats membres deviennent parties contractantes à la convention de portée horizontale sur la responsabilité civile pour le transport maritime qui est la convention de 1996 sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes. La directive viserait également à incorporer en droit communautaire cette convention afin d'assurer sa mise en œuvre effective et uniforme

à l'échelle de l'Union Européenne. Avec cette proposition, la Commission suggère également de faire usage d'une possibilité offerte par la convention de 1996 qui permet d'inciter les pays tiers à y devenir également parties contractantes. On notera que parallèlement à cette directive, les Etats membres se préparent à devenir parties aux conventions susmentionnées sur les substances toxiques et sur les hydrocarbures de soute.

Dans un second temps, la Commission demandera un mandat pour négocier au sein de l'OMI une révision de la convention de 1996, afin de réviser le niveau auquel le propriétaire perd son droit à limiter sa responsabilité. Cette future initiative complémentaire de la Commission sera basée sur une consultation des milieux intéressés et une analyse économique approfondie de la question et prendra en compte les développements dans le secteur des transports internationaux.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Il n'y a pas de disposition en vigueur dans le domaine de la proposition.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition fait partie d'un ensemble de mesures destinées à renforcer la sécurité maritime s'inscrivant dans la priorité "sécurité" de la stratégie politique annuelle de la Commission. La proposition contribuera à la protection de l'environnement en responsabilisant davantage les auteurs potentiels de dommages. Elle œuvre également pour l'amélioration des conditions de vie et de travail des gens de mer.

2) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Dans le cadre de la préparation de ce nouveau paquet législatif, la Commission a procédé en mai 2004 puis en février 2005 à une double série de réunions de consultation des représentants des Etats membres et des différents secteurs de l'industrie maritime y compris les gens de mer, sur la base de documents de travail de ses services comportant une liste détaillée de questions sur les initiatives envisagées. La Commission a par ailleurs recueilli des commentaires détaillés par écrit sur ces questions.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

En ce qui concerne le dé plafonnement de la responsabilité civile, les représentants de l'industrie ont fait valoir qu'il conviendrait de se concentrer sur les discussions en cours au niveau international dans le contexte de la révision éventuelle des conventions de 1992 sur la responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

En ce qui concerne l'assurance obligatoire, les représentants de l'industrie se sont montrés divisés. Les représentants des propriétaires de navires ont accueilli avec

scepticisme l'initiative de la Commission. Les représentants des assureurs ont souligné l'intérêt d'une telle mesure. Pour leur part, les représentants des gens de mer ont accueilli avec bienveillance l'obligation d'assurance pour les dommages aux tiers comme pour le rapatriement des gens de mer en cas d'abandon.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Le recours à une expertise externe n'a pas été nécessaire.

- **Analyse d'impact**

Les deux options sont :

- promouvoir la mise en œuvre des conventions internationales. La lenteur relative des processus nationaux de ratification rend toutefois incertains la date d'entrée en vigueur et le champ d'application géographique de ces conventions. Cette directive serait l'outil contraignant approprié permettant d'assurer une entrée en application rapide et uniforme de ces conventions à l'échelle de l'Union Européenne. Par ailleurs, sur le fond, cette directive devrait offrir à moyen terme la possibilité de moderniser droit de la responsabilité civile dans le domaine maritime.
- mettre en place un régime communautaire adapté, visant d'une part à déplaçonner la responsabilité civile et d'autre part à imposer l'assurance aux propriétaires de navires. Les impacts liés à cette deuxième option peuvent être décrits comme suit:

Pour ce qui concerne le déplaçonnement, seuls les propriétaires agissant avec négligence grave seront affectés, pour le plus grand bénéfice des propriétaires soucieux de respecter les normes de sécurité qui continueront à bénéficier du régime protecteur de limitation de responsabilité. Il est à noter par ailleurs que la mise en place d'un système d'assurance obligatoire contribuera à la lutte contre les navires sous-normes, au même titre d'ailleurs que l'application des autres mesures de ce paquet législatif. Dans ce contexte, on peut estimer que le risque auquel les assureurs seront exposés n'augmentera pas.

On notera par ailleurs que cette approche présuppose que les Etats membres qui seraient parties contractantes à la convention de 1996 dénoncent cet instrument en temps utile et au plus tard avant la fin de la période de transposition de la présente directive.

Pour ce qui concerne l'assurance obligatoire, la grande majorité des propriétaires qui contractent déjà une police d'assurance responsabilité civile pour les dommages aux tiers causés par leurs navires tireront bénéfice de ce nouveau régime dans la mesure où ils retrouveront un marché dans lequel la concurrence ne sera pas faussée par le jeu de certains opérateurs peu scrupuleux qui n'ont pas d'assurance.

Sur le plan pratique, les propriétaires de navires devront suivre les procédures en vue de l'obtention puis de la notification de la présence à bord des certificats.

L'équipage bénéficiera par ailleurs de la protection au titre de la garantie financière rapatriement des marins.

La situation des personnes subissant un dommage causé par un navire et demandant réparation auprès du propriétaire de ce navire (particuliers, professionnels mais également pouvoirs publics) doit s'en trouver améliorée par le nouveau mécanisme de déplafonnement et d'assurance obligatoire. L'introduction d'une action directe conforte davantage leur situation.

Les administrations (Etats du pavillon et Etats du port) sont affectés dans la mesure où ils doivent mettre en place un système d'octroi de certificats de garantie financière et de vérification de ces certificats. Il faut noter que cette charge existe d'ores et déjà dans les Etats membres mais est limitée aux seuls navires-citernes transportant des hydrocarbures persistants.

La Commission a procédé à une analyse d'impact inscrite au Programme législatif et de travail de la Commission, dont le rapport est disponible sur:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) ELÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Cette proposition de directive vise à mettre en place des règles de responsabilité renforcées, concernant tous les navires, qui contribuent véritablement à prévenir les dommages causés par les navires et à en garantir la réparation.

La Commission propose que tous les Etats membres ratifient la Convention de 1996 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes dès que possible et au plus tard avant la fin de la période de transposition de la présente directive. Elle propose également d'incorporer les dispositions de cette convention dans le droit communautaire. Par ailleurs, la proposition prévoit que les navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie contractante à cette convention fassent l'objet d'un régime de responsabilité renforcé, avec la négligence grave comme conduite supprimant la limitation. Ceci est en ligne avec l'article 15, paragraphe 1, de la Convention et incitera à une adhésion plus large encore à cet instrument au plan mondial.

Par ailleurs, afin de mieux répondre aux intérêts des victimes d'accidents, la Commission estime nécessaire de compléter le dispositif en matière de responsabilité par la création d'un système de garantie financière obligatoire des propriétaires des navires. La proposition de directive précise à la fois la portée et les modalités de cette obligation de garantie financière. Ainsi, il est prévu que pour tenir compte d'un déplafonnement éventuel de responsabilité, la garantie financière porte sur un montant correspondant au double des plafonds fixés par la Convention de 1996 précitée. Par ailleurs, la proposition met sur pied un système de notification de la présence à bord des certificats de garantie financière dès lors que les navires entrent dans les eaux sous juridiction des Etats membres.

En outre, la proposition introduit une obligation spécifique de garantie financière destinée à couvrir les frais liés au rapatriement de gens de mer en cas d'abandon.

Enfin, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive un rapport sur l'expérience acquise dans l'application de celle-ci.

- **Base juridique**

Article 80(2) du Traité CE

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne touche pas à un domaine relevant de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par l'action des Etats membres pour les raisons suivantes.

En vertu du droit de la mer, un Etat ne peut en principe appliquer sa propre réglementation nationale qu'aux seuls navires battant son pavillon national et aux navires entrant dans un de ses ports.

Il existe par ailleurs de grands désavantages à voir se multiplier les réglementations nationales divergentes pour une industrie maritime dont l'activité a une dimension mondiale. C'est pourquoi les Etats se sont très tôt rendus compte de l'intérêt à agir de façon concertée, que ce soit au plan mondial, ou dans un cadre régional.

Les objectifs de la proposition peuvent mieux être réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes.

L'action au niveau de l'Organisation Maritime Internationale souffre de limitations. En effet, les conventions adoptées ne bénéficient pas d'un système de contrôle de conformité de leur mise en œuvre par les pays contractants, ni de mécanisme permettant d'assurer l'uniformité de l'interprétation. Par ailleurs, les conventions atteignent un niveau d'ambition qui peut ne pas correspondre aux attentes actuelles des citoyens et ne pas suivre les orientations modernes du droit.

L'approche consiste donc à mettre en place un cadre juridique nouveau uniforme à l'échelle de l'Union européenne qui donnera leur pleine efficacité aux principes reconnus au plan international et y apportera les adaptations indispensables.

L'adoption de ce cadre juridique permettra de coordonner les législations nationales existantes sur des points essentiels, tels que le dé plafonnement de la responsabilité civile et l'assurance obligatoire.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

Le dispositif minimal mis sur pied au plan communautaire s'articule avec les législations nationales en matière de responsabilité civile. Pour ce qui concerne l'assurance obligatoire, les modalités d'octroi des certificats ne sont pas harmonisées mais pourraient l'être si nécessaire par le biais de la comitologie.

La principale charge administrative incombant aux autorités nationales dans le contexte de l'application de la présente directive concerne l'octroi et le contrôle des certificats d'assurance. C'est sur ce système de certificats que repose en partie l'économie de la proposition.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

D'autres instruments n'auraient pas été adéquats pour les raisons suivantes.

La directive est l'instrument le plus adapté pour énoncer les règles fondamentales du cadre juridique nouveau qui seront par la suite mises en œuvre au travers des législations et réglementations nationales.

4) INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence pour le budget de la Communauté.

5) INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

- **Réexamen / révision / clause de suppression automatique**

La proposition comprend une clause de révision.

- **Tableau de correspondance**

Les Etats membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

- **Espace Economique Européen**

Ce projet d'acte relève d'un domaine couvert par l'accord EEE et il y a donc lieu de l'étendre à l'Espace Economique Européen.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du [...]

relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires

(Texte présentant un intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) L'un des éléments de la politique communautaire des transports maritimes consiste à renforcer la qualité de la marine marchande en responsabilisant davantage tous les opérateurs économiques.
- (2) Des mesures de nature dissuasive ont d'ores et déjà été adoptées par la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction de pollution⁵, complétée par la décision- cadre 2005/667/JAI du Conseil du 12 juillet 2005 visant le renforcement du cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires⁶.
- (3) Le régime international relatif à la responsabilité civile et à l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures doit être amélioré afin de garantir que les opérateurs de

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO L 255 du 30.9.2005, p. 11.

⁶ JO L 255 du 30.9.2005, p. 164.

la chaîne du transport maritime s'assurent que les hydrocarbures ne sont transportés qu'à bord de pétroliers d'une qualité irréprochable.

- (4) Il convient que le protocole de 1996 à la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (ci-après dénommée « convention de 1996 ») soit ratifié par tous les Etats membres et par un grand nombre de pays tiers.
- (5) Afin d'assurer la mise en œuvre pleine et uniforme de la convention de 1996 à l'échelle de l'Union européenne, il convient d'incorporer cette convention dans le droit communautaire. Le régime communautaire de responsabilité civile doit permettre aux propriétaires de navires de limiter leur responsabilité jusqu'aux plafonds fixés dans cette convention et en conformité avec ses dispositions.
- (6) L'obligation de garantie financière devrait permettre d'assurer une meilleure protection des victimes. Elle contribue également à l'exclusion des navires sous normes et permet de rétablir la concurrence entre opérateurs. Une telle obligation est un complément indispensable de la convention de 1996. Dans sa résolution A 898(21), l'Organisation maritime internationale a recommandé aux Etats de mettre en place une telle obligation de garantie financière. Le niveau de la couverture d'assurance devrait être tel qu'il permette de répondre aux situations dans lesquelles les plafonds fixés par la convention de 1996 sont insuffisants, sans toutefois imposer une charge disproportionnée sur l'industrie.
- (7) Des mesures particulières doivent être prises en vue de protéger les gens de mer en cas d'abandon, en s'appuyant sur la résolution A 930(22) de l'Organisation maritime internationale.
- (8) L'établissement des certificats attestant de la réalité de la garantie financière est un élément clé du dispositif de la présente directive, au même titre que la notification de ces certificats, leur reconnaissance mutuelle entre Etats membres et l'accessibilité de la garantie financière aux victimes qui cherchent à obtenir un dédommagement.
- (9) L'Agence européenne de sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil⁷ doit fournir l'assistance nécessaire en vue de la mise en œuvre de la présente directive.
- (10) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission⁸.

⁷ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).

⁸ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (11) Etant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'introduction de règles harmonisées en matière de responsabilité et de garanties financières des propriétaires de navires pour atteindre un niveau élevé de qualité du transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc en raison de la dimension et des effets de l'action être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive fixe les règles applicables à certains aspects des obligations des opérateurs de la chaîne du transport maritime en matière de responsabilité civile et instaure une protection financière adaptée des gens de mer en cas d'abandon.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "navire", un bâtiment de mer, indépendamment de son pavillon, de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin, y compris les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants;
- 2) "propriétaire de navire", le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur-gérant, l'agent ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations connexes;
- 3) "responsabilité civile", la responsabilité donnant droit à une créance soumise à limitation au titre de l'article 2 de la Convention de 1996, à l'exclusion des créances couvertes par le règlement (CE) n°.../2006 du Parlement européen et du Conseil [sur la responsabilité des transporteurs de passagers par mer et par voie navigable en cas d'accidents]⁹;
- 4) "garantie financière", toute garantie financière, telle que l'assurance, le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire;

⁹ JO L [...] du [...], p. [...].

- 5) "convention de 1996", le texte récapitulatif de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, telle que modifiée par le protocole de 1996;
- 6) "résolution A 930(22) de l'OMI", la résolution de l'assemblée de l'Organisation maritime internationale et du Conseil d'administration du Bureau international du travail intitulée "*Directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer*".

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique, conformément au droit international, aux zones maritimes sous juridiction des Etats membres.
2. La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, à l'exception du régime de responsabilité prévu à l'article 4 qui s'applique à tous les navires.
3. La présente directive ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.
4. La présente directive est sans préjudice de la mise en œuvre dans chaque Etat membre des conventions mentionnées à l'annexe I.

Article 4

Régime de responsabilité

1. Les Etats membres deviennent parties contractantes à la convention de 1996 dès que possible et en tous cas avant la date indiquée à l'article 13 de la présente directive.
2. Les Etats membres déterminent le régime de responsabilité civile des propriétaires de navires et s'assurent que le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est régi par toutes les dispositions de la convention de 1996.
3. Conformément à l'article 15 de la convention de 1996, les Etats membres s'assurent que l'article 4 de celle-ci concernant la suppression de la limitation de responsabilité, n'est pas d'application aux navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie contractante à ladite convention. Dans de tels cas, le régime de responsabilité civile mis en place par les Etats membres conformément à la présente directive doit prévoir que le propriétaire de navire perd le droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis par négligence grave.

Article 5

Garantie financière responsabilité civile

Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon souscrive une garantie financière responsabilité civile. La limite de cette

garantie ne doit pas être inférieure à un montant correspondant au double du plafond fixé en application de la convention de 1996.

Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant pavillon d'un pays tiers souscrive suivant les prescriptions du premier alinéa une garantie financière, dès lors que ce navire entre dans sa zone économique exclusive ou zone équivalente. Cette garantie financière doit être valable pendant au moins une période de trois mois à compter de la date à laquelle elle est exigée.

Article 6

Garantie financière en cas d'abandon des gens de mer

Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon souscrive une garantie financière destinée à protéger les gens de mer employés ou engagés à bord de ce navire en cas d'abandon, conformément à la résolution A 930(22) de l'OMI.

Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant pavillon d'un pays tiers souscrive suivant les prescriptions du premier alinéa une garantie financière, dès lors que ce navire entre dans un port ou dans un terminal en mer relevant de sa juridiction ou jetant l'ancre dans une zone relevant de sa juridiction.

Les Etats membres s'assurent de l'accessibilité du système de garantie financière en cas d'abandon des gens de mer conformément à la résolution A 930(22) de l'OMI.

Article 7

Certificat de garantie financière

1. L'existence et la validité des garanties financières visées aux articles 5 et 6 doivent être attestées par un ou plusieurs certificats, conformément aux dispositions de la présente directive, et suivant le modèle figurant à l'annexe II.
2. Les certificats sont délivrés par les autorités compétentes des Etats membres après que celles-ci se seront assurées que le propriétaire du navire satisfait aux prescriptions de la présente directive.

Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat membre, les certificats sont délivrés ou visés par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire.

Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un pays tiers, les certificats peuvent être délivrés ou visés par l'autorité compétente de tout Etat membre.

3. Les conditions de délivrance et de validité des certificats, en particulier les critères et les modalités d'octroi, ainsi que les mesures concernant les fournisseurs des garanties financières sont déterminées conformément à l'article 12, paragraphe 2.
4. Les certificats doivent être conformes au modèle figurant à l'annexe II et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
 - b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
 - c) type de garantie;
 - d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
 - e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.
5. Les certificats sont établis dans la ou les langues officielles de l'Etat membre qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

Article 8

Notification du certificat de garantie financière

1. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat membre, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat.
2. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire entrant dans la zone économique exclusive ou zone équivalente d'un Etat membre dans les cas visés à l'article 5 notifie aux autorités de cet Etat membre la présence à bord du certificat de garantie financière, conformément aux prescriptions de l'annexe III.
3. L'exploitant, l'agent ou le capitaine d'un navire à destination d'un port ou d'un terminal en mer relevant de la juridiction d'un Etat membre ou devant jeter l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un Etat membre dans les cas visés à l'article 6, notifie aux autorités de cet Etat membre la présence à bord du certificat de garantie financière, conformément aux prescriptions de l'annexe III.
4. Les informations prévues au paragraphe 1 doivent pouvoir être échangées par les autorités compétentes des Etats membres au travers du système communautaire d'échange d'informations maritimes SafeSeaNet.

Article 9

Reconnaissance mutuelle entre Etats membres des certificats de garantie financière

Chaque Etat membre reconnaît les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un autre Etat membre en application de l'article 7 à toutes les fins de la présente directive et les considère comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par lui-même, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat membre.

Un Etat membre peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente directive.

Article 10

Action directe contre le fournisseur de la garantie financière responsabilité civile

Toute demande en réparation de dommages causés par le navire peut être formée directement contre le fournisseur de la garantie financière couvrant la responsabilité civile du propriétaire.

Le fournisseur de la garantie financière peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire.

Le fournisseur de la garantie financière peut également se prévaloir du fait que les dommages résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire. Toutefois, il ne peut se prévaloir d'aucun des moyens de défense qu'il aurait pu invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui.

Le fournisseur de la garantie financière peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

Article 11

Rapports

Cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats membres font rapport à la Commission sur l'expérience acquise dans l'application de celle-ci. Sur cette base, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport comportant les propositions de modifications de la présente directive qu'elle juge pertinentes.

Article 12

Comité

1. La Commission est assistée par le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) établi par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil¹⁰.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de ladite décision.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

¹⁰ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

Article 13

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le ... [*dix-huit mois après la date de son entrée en vigueur*]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 14

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le [...] jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 15

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

ANNEXE I

Liste des conventions visées à l'article 3, paragraphe 4

- la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS);
- la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention "Hydrocarbures de soute").

ANNEXE II

Modèle de certificat de garantie financière

(article 7, paragraphe 1)

Nom du navire	lettre ou numéro distinctifs	port d'immatriculation	nom et adresse du propriétaire

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux conditions de la directive 200./../CE relative à la responsabilité civile et aux garanties financières de propriétaires de navires

Type de garantie

Durée de la garantie.....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom

Adresse.....

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré ou visé par le gouvernement de

Fait àle

Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat

ANNEXE III

Liste des informations à notifier au titre de l'article 8

- 1) Identification du navire (nom, code d'appel, numéro d'identification OMI, numéro MMSI).
- 2) Date et heure.
- 3) Position en latitude et longitude ou relèvement réel et distance en milles nautiques à partir d'un point de repère clairement identifié.
- 4) Port de destination.
- 5) Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente, et heure probable d'appareillage.
- 6) Présence à bord du certificat de garantie financière.
- 7) Adresse à laquelle des renseignements détaillés sur le certificat peuvent être obtenus.

Dans la mesure du possible, les informations visées aux points 6) et 7) peuvent être communiqués à l'occasion d'autres messages de notification pour autant que les conditions de l'article 8, paragraphe 2, soient respectées.

FICHE FINANCIERE LEGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION :

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires

2. CADRE ABM / EBA (GESTION/ÉTABLISSEMENT DU BUDGET PAR ACTIVITÉS)

Domaine politique : Energie et Transports

Activités : Transport Maritime et Fluvial, inter modalité.

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA), y compris leurs intitulés : Sans objet

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière : sans objet

3.3. Caractéristiques budgétaires (*ajouter des lignes le cas échéant*) : sans objet

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
	DO/DNO	CD ¹¹ / CND ¹²	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°
	DO/DNO	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N°

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

¹¹ Crédits dissociés.

¹² Crédits non dissociés.

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

Millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 et ex. suiv.	Total
----------------------	------------	--	---------	------	-------	------	------	------------------	-------

Dépenses opérationnelles¹³

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Crédits de paiement (CP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁴

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Crédits de paiement		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence¹⁵

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

¹³ Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

¹⁴ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du Titre xx.

¹⁵ Dépenses relevant du Chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0

Détail du cofinancement

La proposition législative ne prévoit pas un cofinancement de la part des Etats membres

Millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel¹⁶ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant :

Note : toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.

¹⁶ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

Millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁷
	a) Recettes en termes absolus		0	0	0	0	0	0
	b) Modification des recettes	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Ressources humaines FTE (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail sous le point 8.2.1.

Aucune incidence sur les dépenses de personnel. Gestion par le personnel existant.

Besoins annuels	Année n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.
Total des effectifs de ressources humaines	0	0	0	0	0	0

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Les règles applicables au plan international en matière de responsabilité civile des propriétaires de navires ne sont pas satisfaisantes car elles ne contribuent véritablement ni à prévenir les dommages ni à en garantir la réparation.

Il y a lieu de prévoir la mise en place dans la législation communautaire des règles non discriminatoires, concernant tous les navires indépendamment de leur pavillon, qui contribuent véritablement à prévenir les dommages causés par les navires et à en garantir la réparation.

5.2. Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle

La Commission entend œuvrer pour que cette Convention CLC puisse faire l'objet d'améliorations telles que le déplafonnement de la responsabilité civile. En suivant cette approche, la Commission répond aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen.

¹⁷ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

Le 21 mars 2004, le Parlement européen a appelé de ses vœux "une *politique européenne de la mer, globale et cohérente, destinée à la création d'un espace européen de sécurité maritime [reposant] en particulier sur (...) la mise en place d'un régime de responsabilité étendu à l'ensemble de la chaîne du transport maritime (...)*".

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (ABM)

L'objectif est de mettre en place des règles non discriminatoires, concernant tous les navires indépendamment de leur pavillon, qui contribuent véritablement à prévenir les dommages causés par les navires et à en garantir la réparation :

- afin d'assurer une meilleure prévention des dommages, la Commission juge indispensable de déplaçonner la responsabilité civile.
- Par ailleurs, afin de mieux répondre aux intérêts des victimes d'accidents, la Commission estime nécessaire de compléter le dispositif en matière de responsabilité par la création d'un système de garantie financière obligatoire des propriétaires des navires.

La proposition de directive précise à la fois la portée et les modalités de cette obligation de garantie financière. Ainsi, il est prévu que pour tenir compte d'un déplaçonnement éventuel de responsabilité, la garantie financière porte sur un montant correspondant au double des plafonds fixés par le protocole de 1996 à la convention sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la (les) modalité(s)¹⁸ de mise en œuvre choisie(s).

Gestion centralisée

Directement par la Commission

Indirectement par délégation à :

Des agences exécutives,

Des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

Des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

Gestion partagée ou décentralisée

Avec des Etats membres

Avec des pays tiers

Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)

¹⁸ Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

Remarques :

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

Le projet de directive contient une disposition exigeant la communication par les Etats membres des mesures nationales d'exécution (MNE) à adopter en vue de transposer les directives en droit national.

La non communication de ces MNE (ainsi que une communication partielle) déclenche automatiquement le lancement des procédures d'infraction conformément à l'article 226 du Traité.

6.1. Évaluation :

6.1.1. *Évaluation ex-ante*

Les impacts potentiels identifiés dans l'analyse d'impact sont les suivantes :

- Les propriétaires responsables auront le plus grand bénéfice à retirer du nouveau système dans la mesure où ils contractent déjà une police d'assurance responsabilité civile pour les dommages aux tiers causés par leurs navires et où ils retrouveront un marché dans lequel la concurrence ne sera pas faussée par le jeu de certains opérateurs peu scrupuleux qui n'ont pas d'assurance.
- Pour ce qui concerne le déplafonnement, seuls les propriétaires agissant avec négligence grave seront affectés, pour le plus grand bénéfice des propriétaires responsables qui continueront à bénéficier du régime protecteur de limitation de responsabilité.
- Les assureurs ne verront pas nécessairement le nombre de polices d'assurance augmenter ni leur exposition au risque s'accroître dans la mesure où il leur revient de garantir – au même titre que les autres maillons de la chaîne du transport maritime – que les navires qu'ils assurent respectent les standards internationaux.
- Les autres opérateurs de la chaîne du transport maritime seraient affectés dans la mesure où les surcoûts éventuels accusés par le propriétaire pourraient leur être répercutés. Or on vient de voir que la généralisation de l'assurance ne devrait pas occasionner de surcoûts. Sur le plan pratique, l'équipage et les agents du propriétaire du navire devront suivre les procédures en terme de notification de la présence à bord des certificats. L'équipage bénéficiera par ailleurs de la protection au titre de la garantie financière rapatriement des marins.
- Les "riverains" (toute personne susceptible de ressentir un dommage causé par un navire et d'en demander réparation auprès du propriétaire de ce navire: particuliers, professionnels mais également pouvoirs publics). La situation des riverains doit s'en trouver améliorée par le nouveau mécanisme d'assurance obligatoire. L'introduction

d'une action directe conforte davantage leur situation. Ce sont les riverains les premiers bénéficiaires du nouveau régime d'assurance obligatoire.

- Les administrations (Etats du pavillon et Etats du port) sont affectés dans la mesure où ils doivent mettre en place un système d'octroi de certificats de garantie financière et de vérification de ces certificats. Cette charge existe déjà dans les Etats membres en application du système CLC mais est limitée aux seuls navires-citernes. Les pays tiers qui ont adopté un système d'assurance obligatoire pour tous types de navires ont constitué des équipes spécialisées.

6.1.2. *Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex-post (leçons tirées des expériences antérieures similaires).*

Sans objet

6.1.3. *Conditions et fréquence des évaluations futures.*

Sans objet.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet

8. DETAIL DES RESSOURCES

8.1 Objectifs de la proposition en termes de coûts : **sans objet**

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

(Indiquer les des objectifs, des actions et des réalisations / outputs)	Type de réalisation /output	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total	Nbre de réalisations /outputs	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°1 ⁹ ...																
Action 1.....																
- Réalisation 1																
- Réalisation 2																
Action 2.....																
- Réalisation 1																
Sous-total Objectif 1																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N°2...																
Action 1.....																
- Réalisation 1																
Sous-total Objectif 2																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° n																
Sous-total Objectif n																
COÛT TOTAL																

⁹ Tel que décrit dans la partie 5.3.

8.2 Dépenses administratives

8.2.1 Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/FTE)					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personnel financé ¹¹ par art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs financés ¹² par art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0	0	0

8.2.2 Description des tâches découlant de l'action : taches

Sans objet

8.2.3 Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes pré alloués dans le cadre de l'exercice de APS/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de APS/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de APS/APB de l'exercice concerné

¹⁰ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹¹ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

¹² Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4 Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence
(XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)							0
Agences exécutives ¹³							0
Autre assistance technique et administrative							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Total assistance technique et administrative							0

8.2.5 Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personnel financé par art. XX 01 02 (auxiliaires, END, personnel intérimaire, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0	0	0	0	0	0

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Sans objet

Calcul - *Personnel financé par article XX 01 02*

Sans objet

¹³ Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

8.2.6 Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3^{ème} décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Comités ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Études et consultations	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information	0	0	0	0	0	0	0
2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0	0
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)	0	0	0	0	0	0	0

* sans impact sur le budget actuel des missions

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Sans objet

¹⁴ Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.