

Journal officiel

de l'Union européenne

C 289 E

49^e annéeÉdition
de langue française

Communications et informations

28 novembre 2006

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I Communications	
	Conseil	
2006/C 289 E/01	Position commune (CE) n° 19/2006 du 24 juillet 2006 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux	1
2006/C 289 E/02	Position commune (CE) n° 20/2006 du 24 juillet 2006 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire	30
2006/C 289 E/03	Position commune (CE) n° 21/2006 du 14 septembre 2006 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté	42
2006/C 289 E/04	Position commune (CE) n° 22/2006 du 25 septembre 2006 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil sur la loi applicable aux obligations non contractuelles («ROME II»)	68

FR

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 19/2006

arrêtée par le Conseil le 24 juillet 2006

**en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2006 du Parlement européen et du Conseil du ... sur
les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux**

(2006/C 289 E/01)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il importe de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires internationaux voyageant entre les États membres et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires internationaux de voyageurs entre les États membres afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.
- (2) La communication de la Commission intitulée «Stratégie pour la politique des consommateurs 2002-2006» ⁽⁴⁾ fixe l'objectif d'un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine des transports conformément à l'article 153, paragraphe 2, du traité.
- (3) Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard.

- (4) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais.
- (5) Des exigences plus précises concernant la fourniture d'informations sur les voyages seront définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) visées par la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽⁵⁾.
- (6) Le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires internationaux devrait reposer sur le système de droit international existant à ce sujet qui figure à l'appendice A — règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999 (protocole de 1999).
- (7) Les entreprises ferroviaires devraient coopérer en vue de faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires internationaux d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, dans la mesure du possible.
- (8) La fourniture d'informations et de billets aux voyageurs ferroviaires internationaux devrait être facilitée par l'adaptation des systèmes informatiques à une spécification commune.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 8.

⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28.9.2005 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 24 luglio 2006 (non encore parue au Journal officiel) et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO C 137 du 8.6.2002, p. 2.

⁽⁵⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée par la directive 2004/50/CE (JO L 164 du 30.4.2004, p. 114).

- (9) La poursuite de la mise en œuvre des systèmes d'information des voyageurs et de réservation devrait se faire conformément aux STI.
- (10) Il convient que les services ferroviaires internationaux de voyageurs profitent aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient accéder aux transports ferroviaires dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Les personnes à mobilité réduite ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que ces personnes reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix.
- (11) Les entreprises ferroviaires devraient être obligées d'être assurées ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour couvrir leur responsabilité envers les voyageurs ferroviaires internationaux en cas d'accident. Le montant d'assurance minimal pour les entreprises ferroviaires devrait être soumis à un réexamen dans le futur.
- (12) Le renforcement des droits en matière d'indemnisation et d'assistance en cas de retard, de correspondance manquée ou d'annulation d'un service international devrait aboutir à un accroissement des incitations en faveur du marché des services ferroviaires internationaux de voyageurs, au bénéfice des voyageurs.
- (13) Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier son appendice CIV relatif aux droits des voyageurs.
- (14) Il est également souhaitable d'aider les victimes d'accident et les personnes à leur charge à faire face à leurs besoins financiers à court terme dans la période qui suit immédiatement un accident.
- (15) Il est dans l'intérêt des voyageurs ferroviaires internationaux que des mesures adéquates soient prises, en accord avec les autorités publiques, pour garantir leur sécurité personnelle dans les gares ainsi qu'à bord des trains.
- (16) Les voyageurs ferroviaires internationaux devraient pouvoir déposer auprès de toute entreprise ferroviaire ou de tout vendeur de billets concerné une plainte relative aux droits et obligations prévus par le présent règlement et être en droit de recevoir une réponse dans un délai raisonnable.
- (17) Les entreprises ferroviaires devraient définir, gérer et contrôler les normes de qualité du service pour les services ferroviaires internationaux de voyageurs.
- (18) Le contenu du présent règlement devrait être réexaminé en ce qui concerne l'ajustement des montants financiers à l'inflation et les exigences en matière d'informations et de qualité du service à la lumière des évolutions du marché ainsi que des effets du présent règlement sur la qualité du service.
- (19) Il y a lieu que le présent règlement s'applique sans préjudice de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾.
- (20) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à l'application de ces sanctions. Lesdites sanctions, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation à la personne concernée, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (21) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir le développement des chemins de fer communautaires et l'instauration de droits des voyageurs dans le cadre du trafic ferroviaire international, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres, compte tenu des dimensions internationales importantes et de la nécessité d'une coordination internationale pour les trajets internationaux de voyageurs, et peuvent donc 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, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (22) Le présent règlement a notamment pour objectif de favoriser l'intégration transfrontalière dans les régions où les citoyens de deux États membres voisins ou plus travaillent et résident, dans une large mesure, dans l'autre État membre. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir accorder temporairement des dérogations pour certains services transfrontaliers. Ces services pourraient assurer des transports soit dans une conurbation ou une région située dans deux États membres ou plus, soit dans les régions où une partie importante du service est effectuée en dehors de la Communauté, soit lorsqu'une petite portion de l'itinéraire passe par un autre État membre, soit lorsque seule la destination finale se trouve dans un autre État membre.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement 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 Commission ⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles en ce qui concerne:

- a) les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires;
- b) la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages;
- c) les obligations des entreprises ferroviaires envers les voyageurs en cas de retard;
- d) la protection des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes;
- e) la définition et le contrôle des normes de qualité du service pour les services internationaux, la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs ainsi que le traitement des plaintes; et
- f) les règles générales en matière d'exécution.

Article 2

Champ d'application

1. Sous réserve des paragraphes 2, 3 et 4, le présent règlement s'applique dans toute la Communauté aux voyages internationaux effectués au moyen de services nationaux et internationaux, assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽¹⁾.

2. Le chapitre IV ainsi que l'article 25 s'appliquent uniquement aux voyages internationaux effectués au moyen de services internationaux.

3. Le chapitre V s'applique également aux voyages nationaux effectués au moyen de services internationaux.

4. Pour une durée maximale de cinq ans, un État membre peut, selon des modalités transparentes et non discriminatoires, accorder une dérogation temporaire, qui peut être renouvelée, à l'application de certaines dispositions du présent règlement à des services internationaux ou des voyages internationaux spécifiques qui s'inscrivent dans le cadre d'une situation exceptionnelle en raison de ce qui suit:

- a) le service international assure des transports destinés à répondre aux besoins en la matière d'une conurbation ou d'une région située dans deux États membres ou plus, ou

- b) une partie importante du service international, y compris au moins une gare d'arrêt prévue, est effectuée en dehors de la Communauté, ou

- c) le service international commence et se termine dans le même État membre et passe par un autre État membre, avec ou sans arrêts commerciaux, sur une distance inférieure à 100 kilomètres, ou

- d) le service international traverse la frontière d'un État membre et se termine dans la gare la plus proche de la frontière,

Les États membres notifient cette dérogation à la Commission. Celle-ci détermine si la dérogation est conforme au présent article.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 2 de la directive 2001/14/CE ⁽²⁾ et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette expression englobe également les entreprises qui assurent uniquement la traction;
- 2) «transporteur»: l'entreprise ferroviaire contractuelle avec laquelle le voyageur a conclu le contrat de transport ou une série d'entreprises ferroviaires successives qui sont responsables en vertu de ce contrat;
- 3) «transporteur de remplacement»: une entreprise ferroviaire qui n'a pas conclu de contrat de transport avec le voyageur mais à laquelle l'entreprise ferroviaire partie au contrat a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;
- 4) «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE ⁽³⁾, ce qui peut comprendre également la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure; les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes;
- 5) «gestionnaire des gares»: une entité organisationnelle dans un État membre chargée de la gestion de gares ferroviaires et qui peut être le gestionnaire de l'infrastructure;

⁽²⁾ Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 75 du 15.3.2001, p. 29). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE.

⁽³⁾ Directive 91/440/CE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237 du 24.8.1991, p. 25). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164).

⁽¹⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

- 6) «voyagiste»: un organisateur ou un détaillant, autre qu'une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE ⁽¹⁾;
- 7) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou pour son propre compte;
- 8) «contrat de transport»: un contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport;
- 9) «réservation»: une autorisation, sur papier ou dans une version électronique, donnant droit au transport selon des modalités de transport personnalisées ayant fait l'objet d'une confirmation;
- 10) «billet direct»: un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;
- 11) «voyage international»: un transport ferroviaire de voyageurs entre deux États membres effectué en vertu d'un seul contrat de transport, au cours duquel, entre le lieu de départ et le lieu de destination, un voyageur traverse la frontière d'un État membre au moins et, en vertu de ce même contrat, voyage au moyen d'un service international au moins. En fonction des lieux de départ et de destination indiqués dans le contrat de transport, le voyageur peut également voyager au moyen d'un ou de plusieurs services nationaux;
- 12) «voyage national»: un transport ferroviaire de voyageurs effectué en vertu d'un seul contrat de transport, au cours duquel un voyageur ne traverse pas la frontière d'un État membre;
- 13) «service international»: un service ferroviaire pour voyageurs dont les points de départ et d'arrivée se situent dans la Communauté et dans le cadre duquel le train traverse la frontière d'un État membre au moins;
- 14) «service national»: un service ferroviaire pour voyageurs dans le cadre duquel le train ne traverse pas la frontière d'un État membre;
- 15) «retard»: la différence de temps entre l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou prévue;
- 16) «système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires»: un système informatisé contenant des informations sur les services ferroviaires offerts par les entreprises ferroviaires; les informations relatives aux services pour voyageurs stockées dans ce système sont notamment les suivantes:
- a) calendriers et horaires des services pour voyageurs;
 - b) disponibilité de sièges sur les services pour voyageurs;
 - c) tarifs et conditions particulières;
 - d) accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite;
 - e) dispositifs à l'aide desquels il est possible d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets ou des billets directs, pour autant qu'une partie ou la totalité de ces dispositifs soient mis à la disposition des usagers;
- 17) «personne à mobilité réduite»: toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les passagers;
- 18) «conditions générales de transport»: les conditions du transporteur, qui se présentent sous la forme de conditions générales ou de tarifs juridiquement applicables dans chaque État membre et qui, par la conclusion du contrat de transport, sont devenues partie intégrante de celui-ci;
- 19) «véhicule»: un véhicule motorisé ou une remorque transporté à l'occasion du transport de voyageurs.
- CHAPITRE II
- CONTRAT DE TRANSPORT, INFORMATIONS ET BILLETS**
- Article 4*
- Contrat de transport**
- Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la conclusion et l'exécution d'un contrat de transport ainsi que la fourniture d'informations et de billets sont régies par les dispositions des titres II et III de l'annexe I.
- Article 5*
- Exclusion des exonérations et stipulations de limitations**
1. Les obligations envers les voyageurs résultant du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une limitation ou d'une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.
2. Les entreprises ferroviaires peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au voyageur que celles fixées dans le présent règlement.
- Article 6*
- Obligation d'information concernant l'interruption de services internationaux**
- Les entreprises ferroviaires rendent publiques, par des moyens appropriés et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services internationaux.

⁽¹⁾ Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (JO L 158 du 23.6.1990, p. 59).

Article 7

Informations sur les voyages

1. Sur demande, et sans préjudice de l'article 9, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages internationaux pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur, pendant le voyage international, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

3. Les informations mentionnées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Article 8

Disponibilité des billets, des billets directs et des réservations

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets, des billets directs et des réservations. Sans préjudice du paragraphe 2, les entreprises ferroviaires délivrent les billets aux voyageurs via au moins un des canaux suivants:

- a) guichets ou guichets automatiques;
- b) téléphone/Internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible;
- c) à bord des trains.

2. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons liées à la sécurité ou à la lutte contre la fraude, des raisons de réservation obligatoire ou des motifs commerciaux raisonnables.

Article 9

Systèmes d'information des voyageurs et de réservation

1. Pour fournir les informations et émettre les billets visés par le présent règlement, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets utilisent le système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires, qui doit être établi selon les procédures visées au présent article.

2. Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) visées dans la directive 2001/16/CE sont appliquées aux fins du présent règlement.

3. Au plus tard le ... (*), la Commission adopte, sur proposition de l'Agence ferroviaire européenne, les STI des applications télématiques au service des voyageurs. Les STI permettent la fourniture des informations mentionnées à l'annexe II et l'émission des billets conformément au présent règlement.

(*) Un an après l'adoption du présent règlement.

4. Les entreprises ferroviaires adaptent leur système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires selon les exigences fixées dans les STI, conformément à un plan de mise en œuvre défini dans les STI.

5. Sous réserve des dispositions de la directive 95/46/CE, une entreprise ferroviaire ainsi qu'un vendeur de billets ne divulguent aucune information à caractère personnel sur des réservations à d'autres entreprises ferroviaires et/ou vendeurs de billets.

CHAPITRE III

RESPONSABILITÉ DES ENTREPRISES FERROVIAIRES RELATIVE AUX VOYAGEURS ET À LEURS BAGAGES

Article 10

Responsabilité relative aux passagers et aux bagages

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages est régie par le titre IV, chapitres I, III et IV, ainsi que les titres VI et VII de l'annexe I.

Article 11

Assurance

1. L'obligation exposée à l'article 9 de la directive 95/18/CE s'entend, dans la mesure où elle concerne la responsabilité relative aux voyageurs, comme imposant à une entreprise ferroviaire d'être assurée de manière adéquate ou d'avoir pris des dispositions équivalentes pour pouvoir couvrir les responsabilités qui lui incombent en vertu du présent règlement.

2. Au plus tard le ... (*), la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la fixation d'un montant d'assurance minimal pour les entreprises ferroviaires. Le cas échéant, ce rapport est assorti de propositions ou de recommandations appropriées en la matière.

Article 12

Versement d'avances

1. Si un voyageur est tué ou blessé, l'entreprise ferroviaire verse sans délai, et en tout état de cause au plus tard quinze jours après l'identification de la personne physique ayant droit à une indemnisation, toute avance qui serait nécessaire pour couvrir des besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'avance n'est pas, en cas de décès, inférieure à 21 000 EUR par voyageur.

3. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement en vertu du présent règlement, mais elle n'est pas remboursable, sauf lorsque le préjudice a été causé par la négligence ou la faute du voyageur ou que la personne à laquelle l'avance a été versée n'était pas celle ayant droit à une indemnisation.

CHAPITRE IV

RETARDS, CORRESPONDANCES MANQUÉES ET ANNULATIONS*Article 13***Responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations**

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, la responsabilité des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations est régie par le titre IV, chapitre II, de l'annexe I.

*Article 14***Remboursement et réacheminement**

Lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un train arrive avec plus de 60 minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre:

- a) le remboursement intégral du billet, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées de leur voyage et pour la ou les parties déjà effectuées si le voyage international ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial des voyageurs, ainsi que, s'il y a lieu, un voyage de retour jusqu'au point de départ initial dans les meilleurs délais. Le remboursement s'effectue dans les mêmes conditions que le paiement de l'indemnisation visée à l'article 15; ou
- b) la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et dans les meilleurs délais; ou
- c) la poursuite du voyage ou un réacheminement vers la destination finale, dans des conditions de transport comparables et à une date ultérieure, à leur convenance.

*Article 15***Indemnisation relative au prix du billet**

1. Lorsque le retard n'a pas donné lieu au remboursement du billet conformément à l'article 14, le voyageur qui subit un retard peut, sans perdre son droit au transport, exiger une indemnisation de l'entreprise ferroviaire. Les indemnisations minimales pour cause de retard sont les suivantes:

- a) 25 % du prix du billet en cas de retard d'une durée comprise entre 60 et 119 minutes;
- b) 50 % du prix du billet en cas de retard de 120 minutes ou plus.

Lorsque le contrat de transport porte sur un voyage aller et retour, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard à l'aller ou au retour est calculé par rapport à la moitié du prix payé pour le billet. De la même manière, le montant de l'indemnisation à payer en cas de retard du service dans le cadre

de tout autre type de contrat de transport permettant d'effectuer plusieurs voyages ultérieurs est calculé proportionnellement au prix total.

Le calcul de la durée du retard ne tient pas compte des retards dont l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'ils se sont produits en dehors du territoire d'un État membre.

2. L'indemnisation relative au prix du billet est payée dans les quatorze jours qui suivent le dépôt de la demande d'indemnisation. Elle peut être payée sous la forme de bons et/ou d'autres services si les conditions sont souples (notamment en ce qui concerne la période de validité et la destination). Elle est payée en espèces à la demande du voyageur si les bons ou autres services n'ont pas d'intérêt pour celui-ci.

3. L'indemnisation relative au prix du billet n'est pas grevée de coûts de transaction financière tels que redevances, frais de téléphone ou timbres. Les entreprises ferroviaires peuvent fixer un seuil minimal en dessous duquel aucune indemnisation n'est payée. Ce seuil ne dépasse pas 4 EUR.

4. Le voyageur n'a droit à aucune indemnisation s'il a été informé du retard avant d'acheter le billet ou si le retard imputable à la poursuite du voyage à bord d'un autre train ou à un réacheminement reste inférieur à 60 minutes.

*Article 16***Assistance**

1. En cas de retard de l'arrivée ou du départ, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des gares tient les voyageurs informés de la situation ainsi que des heures de départ et d'arrivée prévues, dès que ces informations sont disponibles.

2. En cas de retard visé au paragraphe 1, de plus de 60 minutes, les voyageurs se voient offrir gratuitement:

- a) des repas et des rafraîchissements en quantité raisonnable compte tenu du délai d'attente, s'il y en a à bord du train ou dans la gare;
- b) un hébergement à l'hôtel ou ailleurs, ainsi que le transport entre la gare et le lieu d'hébergement, si un séjour d'une ou de plusieurs nuits devient nécessaire ou qu'un séjour supplémentaire s'impose, lorsque c'est matériellement possible;
- c) si le train est bloqué sur la voie, le transport entre le lieu où se trouve le train et la gare, l'autre point de départ ou la destination finale du service, lorsque c'est matériellement possible.

3. Si le service ferroviaire international ne peut plus se poursuivre, les entreprises ferroviaires mettent en place dès que possible d'autres services de transport pour les voyageurs.

4. À la demande du voyageur, l'entreprise ferroviaire certifie sur le billet que le service ferroviaire a été retardé, qu'il a fait manquer une correspondance ou qu'il a été annulé, selon le cas.

5. Lors de l'application des paragraphes 1, 2 et 3, l'entreprise ferroviaire concernée accorde une attention particulière aux besoins des personnes à mobilité réduite et des personnes qui les accompagnent.

CHAPITRE V

PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Article 17

Communication d'informations aux personnes à mobilité réduite

1. Sur demande, l'entreprise ferroviaire, le vendeur de billets ou le voyageur fournit aux personnes à mobilité réduite des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires ainsi que sur les conditions d'accès au matériel roulant et les facilités à bord.

2. L'entreprise ferroviaire établit des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes à mobilité réduite, afin de répondre aux exigences légales en vigueur en matière de sûreté. Sur demande, l'entreprise ferroviaire, le vendeur de billets et/ou le voyageur communique immédiatement ces règles.

Article 18

Droit au transport

1. Une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets ou un voyageur ne peuvent refuser, pour cause de mobilité réduite, d'accepter une réservation ou d'émettre un billet. Les personnes à mobilité réduite ne se voient compter aucun supplément pour leurs réservations et leurs billets.

2. Nonobstant le paragraphe 1, une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets et/ou un voyageur peut refuser d'accepter une réservation ou d'émettre un billet pour une personne à mobilité réduite ou requérir qu'une telle personne soit accompagnée par une autre personne conformément aux règles d'accès mentionnées à l'article 17, paragraphe 2.

3. Lorsqu'une entreprise ferroviaire, un vendeur de billets et/ou un voyageur exerce la dérogation prévue au paragraphe 2, il en communique, sur demande, les raisons par écrit à la personne à mobilité réduite concernée, dans un délai de cinq jours ouvrables à compter de la date à laquelle la réservation ou l'émission du billet a été refusée ou à laquelle la condition d'accompagnement a été imposée.

Article 19

Assistance dans les gares

1. Lorsqu'une personne à mobilité réduite part d'une gare dotée de personnel, y transite ou y arrive, le gestionnaire des gares lui fournit gratuitement l'assistance nécessaire pour embarquer dans le train pour lequel elle a acheté un billet, prendre sa correspondance dans un tel train ou débarquer d'un tel train, sans préjudice des règles d'accès fixées en vertu de l'article 17, paragraphe 2. Aux fins du présent article, une gare

n'est pas considérée comme étant dotée de personnel si les tâches de sûreté, de sécurité, de vente de billets ou de protection des recettes qui incombent aux personnes de service empêchent nécessairement celles-ci de fournir une telle assistance.

2. Les États membres peuvent prévoir une dérogation au paragraphe 1 dans le cas des personnes voyageant au moyen de services faisant l'objet d'un contrat de service public attribué conformément à la législation communautaire en vigueur, à condition que l'autorité compétente ait pris d'autres mesures ou dispositions qui permettent de garantir la fourniture de services de transport d'un niveau d'accessibilité équivalent ou supérieur.

Article 20

Assistance à bord

Sans préjudice des règles d'accès visées à l'article 17, paragraphe 2, une entreprise ferroviaire fournit gratuitement une assistance aux personnes à mobilité réduite, à bord du train et lors de l'embarquement et du débarquement.

Aux fins du présent article, on entend par assistance à bord l'assistance fournie à une personne à mobilité réduite pour lui permettre d'avoir accès aux mêmes services à bord du train que ceux dont bénéficient les autres voyageurs si sa mobilité est réduite à un point tel qu'elle ne peut avoir accès à ces services de façon autonome et sûre.

Article 21

Conditions auxquelles est fournie l'assistance

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyageurs coopèrent afin de fournir aux personnes à mobilité réduite l'assistance prévue aux articles 19 et 20 conformément aux points suivants.

- l'assistance est fournie à condition que l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire des gares, le vendeur de billets ou le voyageur auprès duquel le billet a été acheté se soit vu notifier au moins 48 heures à l'avance le besoin d'assistance de la personne à mobilité réduite. Lorsque le billet permet d'effectuer plusieurs voyages, une seule notification suffit pour autant que des informations suffisantes soient fournies sur les horaires des voyages ultérieurs;
- les entreprises ferroviaires, les gestionnaires des gares, les vendeurs de billets et les voyageurs prennent toutes les mesures nécessaires pour la réception des notifications;
- si aucune notification n'est effectuée conformément au point a), l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des gares s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, de fournir à la personne à mobilité réduite une assistance qui lui permette de voyager;
- sans préjudice des pouvoirs d'autres entités en ce qui concerne les zones situées en dehors de la gare, le gestionnaire des gares indique les endroits, à l'intérieur et à l'extérieur de la gare, où les personnes à mobilité réduite peuvent annoncer leur arrivée à la gare et, au besoin, demander une assistance;

- e) une assistance est fournie à condition que la personne se présente à l'endroit indiqué:
- à une heure fixée à l'avance par l'entreprise ferroviaire, qui ne doit pas précéder de plus de 90 minutes l'heure de départ annoncée, ou
 - si aucune heure n'a été fixée, 30 minutes au plus tard avant l'heure de départ annoncée.

Article 22

Indemnisation relative à l'équipement de mobilité ou un autre équipement spécifique

Si l'entreprise ferroviaire est responsable de la perte ou de l'endommagement total ou partiel d'un équipement de mobilité ou d'un autre équipement spécifique utilisé par les personnes à mobilité réduite, aucune limite financière n'est applicable.

CHAPITRE VI

SÉCURITÉ, PLAINTES ET QUALITÉ DU SERVICE

Article 23

Sécurité personnelle des voyageurs

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les gestionnaires des gares prennent, en accord avec les autorités publiques, les mesures appropriées dans leurs domaines de compétence respectifs et les adaptent en fonction du niveau de sécurité défini par les autorités publiques pour assurer la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares et à bord des trains, ainsi que pour gérer les risques. Ils coopèrent et s'échangent des informations sur les meilleures pratiques en matière de prévention des actes susceptibles de compromettre la sécurité.

Article 24

Plaintes

1. Les entreprises ferroviaires établissent un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations énoncés dans le présent règlement. Elles le font en coopération avec les vendeurs de billets. Elles informent amplement les voyageurs de leurs coordonnées et de leur(s) langue(s) de travail.
2. Un voyageur peut déposer une plainte auprès de toute entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets concerné. Dans un délai de vingt jours, le destinataire de la plainte donne une réponse motivée ou, lorsque la situation le justifie, informe le voyageur de la date pour laquelle il peut s'attendre à une réponse, laquelle doit lui être donnée dans un délai de moins de trois mois à compter de la date de sa plainte.

3. L'entreprise ferroviaire publie, dans le rapport annuel mentionné à l'article 25, le nombre et les types de plaintes reçues, les plaintes traitées, les délais de réponse et les éventuelles mesures prises pour améliorer la situation.

Article 25

Normes de qualité du service

1. Les entreprises ferroviaires définissent des normes de qualité du service pour les services internationaux et mettent en œuvre un système de gestion de la qualité pour maintenir la qualité du service. Les normes de qualité du service couvrent au moins les points énumérés à l'annexe III.
2. Les entreprises ferroviaires évaluent leurs propres activités d'après les normes de qualité du service. Chaque année, elles publient à cet égard un rapport d'évaluation, qui accompagne leur rapport annuel. Ces données sont également publiées sur leur site Internet.

CHAPITRE VII

APPLICATION

Article 26

Application

1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes chargés de l'application du présent règlement. Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour garantir le respect des droits des voyageurs.

Chaque organisme est indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou entreprise ferroviaire en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses décisions.

Les États membres informent la Commission de la désignation d'un ou de plusieurs organismes conformément au présent paragraphe et de ses ou de leurs responsabilités.

2. Chaque voyageur peut porter plainte pour infraction alléguée au présent règlement auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.

Article 27

Coopération entre organismes chargés de l'application

Les organismes chargés de l'application visés à l'article 26 s'échangent des informations sur leurs travaux ainsi que sur leurs principes et pratiques de décision aux fins de coordonner leurs principes de décision dans toute la Communauté. La Commission les assiste dans cette tâche.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES*Article 28***Sanctions**

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour en assurer la mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces régime et mesures à la Commission au plus tard le ... (*) et lui communiquent sans délai toute modification ultérieure les concernant.

*Article 29***Annexes**

Les annexes, à l'exception de l'annexe I, sont modifiées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

*Article 30***Dispositions modificatives**

1. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre des articles 2, 9 et 11 sont adoptées selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.
2. Les montants financiers visés dans le présent règlement, autres que ceux visés à l'annexe I, sont modifiés en fonction de l'inflation conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

...

*Article 31***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 11 bis de la directive 91/440/CEE.
 2. Dans le cas où 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 celle-ci.
- 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.

*Article 32***Rapport**

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les résultats du présent règlement au plus tard le ... (**), notamment en ce qui concerne les niveaux de qualité du service.

Le rapport est fondé sur les informations qui doivent être fournies conformément au présent règlement et à l'article 10 ter de la directive 91/440/CEE. Il est assorti, le cas échéant, de propositions appropriées.

*Article 33***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur dix-huit mois après la date de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Par le Conseil

Le président

...

(*) Six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(**) Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

**EXTRAIT DES RÈGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
FERROVIAIRE DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV)***Appendice A*

**de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, telle que modifiée
par le protocole portant modification de la COTIF du 3 juin 1999**

TITRE II

CONCLUSION ET EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT*Article 6***Contrat de transport**

1. Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.
2. Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.
3. Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

*Article 7***Titre de transport**

1. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.
2. Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.
3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.
4. Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.
5. Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

*Article 8***Paiement et remboursement du prix de transport**

1. Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.
2. Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

*Article 9***Droit au transport. Exclusion du transport**

1. Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir:

- a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;
- b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;
- c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui:

- a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,
- b) incommode de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

*Article 10***Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

*Article 11***Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée**

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

TITRE III

TRANSPORT DE COLIS À MAIN, D'ANIMAUX, DE BAGAGES ET DE VÉHICULES

CHAPITRE I

Dispositions communes*Article 12***Objets et animaux admis**

1. Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommode les voyageurs ou à causer un dommage.

2. Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

3. Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

4. Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

*Article 13***Vérification**

1. Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'État où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

2. Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14

Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque État.

CHAPITRE II

Colis à main et animaux

Article 15

Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

CHAPITRE III

Bagages

Article 16

Expédition des bagages

1. Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.
2. Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.
3. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.
4. Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17

Bulletin de bagages

1. Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, paragraphe 5, s'applique par analogie.
2. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
3. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18

Enregistrement et transport

1. Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

2. Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

3. Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19

Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20

Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire:

- a) son nom et son adresse,
- b) le lieu de destination.

Article 21

Droit de disposer des bagages

1. Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

2. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22

Livraison

1. La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi.

Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

2. Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination:

- a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;
- b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

3. Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

4. À défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

5. Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

6. Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au paragraphe 3.

7. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

8. Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

CHAPITRE IV

Véhicules

Article 23

Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24

Bulletin de transport

1. Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.
2. Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, paragraphe 5, s'applique par analogie.
3. Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport:
 - a) le transporteur ou les transporteurs;
 - b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;
 - c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.
4. Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25

Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

TITRE IV

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

CHAPITRE I

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26

Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.
2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité:
 - a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;
 - b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;
 - c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

3. Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au paragraphe 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

4. Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incombier au transporteur pour les cas non prévus au paragraphe 1.

5. Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27

Dommages-intérêts en cas de mort

1. En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

2. Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28

Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29

Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30

Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

1. Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, paragraphe 2, et à l'article 28, lettre b), doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, paragraphe 2, le demandent.

2. Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du paragraphe 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31

Autres moyens de transport

1. Sous réserve du paragraphe 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

2. Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, paragraphe 1, et à l'article 33, paragraphe 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

3. Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

CHAPITRE II

Responsabilité en cas d'observation de l'horaire

Article 32

Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

1. Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes:

- a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,
- b) une faute du voyageur ou
- c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

3. Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au paragraphe 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

CHAPITRE III

Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

SECTION 1

Colis à main et animaux

Article 33

Responsabilité

1. En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

2. Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34

Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l'article 33, paragraphe 1, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

*Article 35***Exonération de responsabilité**

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

SECTION 2

Bagages

*Article 36***Fondement de la responsabilité**

1. Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.
2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.
3. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:
 - a) absence ou défectuosité de l'emballage;
 - b) nature spéciale des bagages;
 - c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

*Article 37***Charge de la preuve**

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, paragraphe 2, incombe au transporteur.
2. Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, paragraphe 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

*Article 38***Transporteurs subséquents**

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

*Article 39***Transporteur substitué**

1. Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.
2. Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

3. Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.
4. Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.
5. Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.
6. Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40

Présomption de perte

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, paragraphe 3.
2. Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.
3. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au paragraphe 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.
4. Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au paragraphe 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41

Indemnité en cas de perte

1. En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:
 - a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;
 - b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

2. Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Article 42

Indemnité en cas d'avarie

1. En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.
2. L'indemnité n'excède pas:
 - a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
 - b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

*Article 43***Indemnité en cas de retard à la livraison**

1. En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:

- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

2. En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au paragraphe 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

3. En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au paragraphe 1 est payée pour la partie non perdue.

4. En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au paragraphe 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

5. En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au paragraphe 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

SECTION 3**Véhicules***Article 44***Indemnité en cas de retard**

1. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

2. Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

*Article 45***Indemnité en cas de perte**

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

*Article 46***Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets**

1. En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

2. En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au paragraphe 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 47***Droit applicable**

Sous réserve des dispositions de la présente section, les dispositions de la section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

*CHAPITRE IV***Dispositions communes***Article 48***Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité**

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

*Article 49***Conversion et intérêts**

1. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.
2. L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.
3. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.
4. En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.
5. En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

*Article 50***Responsabilité en cas d'accident nucléaire**

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un État réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

*Article 51***Personnes dont répond le transporteur**

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

*Article 52***Autres actions**

1. Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.
2. Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

TITRE V

RESPONSABILITÉ DU VOYAGEUR*Article 53***Principes particuliers de responsabilité**

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage:

- a) résultant du non respect de ses obligations en vertu
 1. des articles 10, 14 et 20,
 2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
 3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), ou
- b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, paragraphe 1.

TITRE VI

EXERCICE DES DROITS*Article 54***Constatation de perte partielle ou d'avarie**

1. Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.
2. Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.
3. Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'État où la constatation a lieu.

*Article 55***Réclamations**

1. Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'État de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
2. Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, paragraphes 2 et 3.
3. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

*Article 56***Transporteurs qui peuvent être actionnés**

1. L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, paragraphe 5.
2. Sous réserve du paragraphe 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

3. Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au paragraphe 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.
4. L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.
5. L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux paragraphes 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.
6. Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.
7. Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 58

Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

1. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, paragraphe 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.
2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:
 - a) dans le délai prévu au paragraphe 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, paragraphe 1;
 - b) dans le délai prévu au paragraphe 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
 - c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
 - d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Article 59

Extinction de l'action née du transport des bagages

1. L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.
2. Toutefois, l'action n'est pas éteinte:
 - a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
 1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
 2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;
 - b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
 1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
 2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;
 - c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, paragraphe 3;
 - d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

*Article 60***Prescription**

1. Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

2. Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

3. La prescription prévue au paragraphe 2 court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, paragraphe 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

4. [...]

5. [...]

6. Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

TITRE VII**RAPPORTS DES TRANSPORTEURS ENTRE EUX***Article 61***Partage du prix de transport**

1. Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

2. L'article 6, paragraphe 3, l'article 16, paragraphe 3, et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

*Article 62***Droit de recours**

1. Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);
- c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

2. Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

*Article 63***Procédure de recours**

1. Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.
2. Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.
3. Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.
4. Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'État sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.
5. Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le paragraphe 4, celle devant laquelle il introduira son recours.
6. Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

*Article 64***Accords au sujet des recours**

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

ANNEXE II

INFORMATIONS MINIMALES QUE DOIVENT FOURNIR LES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET/OU LES VENDEURS DE BILLETS

PARTIE I: INFORMATIONS PRÉALABLES AU VOYAGE

Conditions générales applicables au contrat

Horaires et conditions pour le voyage le plus rapide

Horaires et conditions pour les tarifs les plus bas

Accessibilité, conditions d'accès et disponibilité à bord d'équipements pour les personnes à mobilité réduite

Accessibilité et conditions d'accès pour les bicyclettes

Disponibilité de sièges en zones fumeur et non fumeur, en première et deuxième classes, ainsi que de couchettes et de places en wagons-lits

Toute activité susceptible d'interrompre ou de retarder les services

Disponibilité de services à bord

Procédures de réclamation pour les bagages perdus

Procédures de dépôt des plaintes

PARTIE II: INFORMATIONS PENDANT LE VOYAGE

Services à bord

Gare suivante

Retards

Correspondances principales

Questions relatives à la sécurité et à la sûreté

ANNEXE III

NORMES MINIMALES DE QUALITÉ DU SERVICE

Informations et billets

Ponctualité des services internationaux et principes généraux en vue de faire face à des perturbations des services

Annulations de services internationaux

Propreté du matériel roulant et des équipements des gares (qualité de l'air dans les voitures, hygiène des équipements sanitaires, etc.)

Enquête de satisfaction de la clientèle

Traitement des plaintes, remboursements et indemnisation en cas de non-respect des normes de qualité

Assistance aux personnes à mobilité réduite

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

La Commission a présenté la proposition de règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux le 3 mars 2004; il s'agit de l'une des quatre propositions constituant le paquet ferroviaire ⁽¹⁾.

Le 28 septembre 2005, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture.

Le 24 juillet 2006, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Lors de ses travaux, le Conseil a tenu compte de l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾ et de celui du Comité des régions ⁽³⁾.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Observations générales

Les négociations relatives au règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux se sont déroulées sur la base de deux publications de la Commission européenne, à savoir le livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» ⁽⁴⁾ et sa communication au Conseil et au Parlement européen intitulée «Vers un espace ferroviaire européen intégré» ⁽⁵⁾. Dans ces publications, la Commission insiste sur la nécessité de remettre les usagers des systèmes de transport au centre de la politique européenne des transports et de remédier aux insuffisances dans le niveau de service des transports ferroviaires internationaux de voyageurs. La proposition de règlement est aussi destinée à répondre aux plaintes que des citoyens européens envoient à la Commission concernant la mauvaise qualité des services fournis par les entreprises ferroviaires dans les transports ferroviaires internationaux de voyageurs.

La position commune arrêtée par le Conseil établit par conséquent des règles relatives aux aspects ci-après:

- les informations que doivent fournir les entreprises ferroviaires, la conclusion de contrats de transport, l'émission de billets et la mise en œuvre d'un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires;
- la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages;
- les obligations minimum des entreprises ferroviaires envers les voyageurs en cas de retard, de correspondances manquées et d'annulation;
- la protection des personnes à mobilité réduite voyageant en train et l'assistance à ces personnes;
- la définition et le contrôle des normes de qualité du service pour les services internationaux, la gestion des risques pour la sécurité personnelle des voyageurs ainsi que le traitement des plaintes; et
- les règles générales en matière d'exécution.

2. Questions politiques clés

i) Compabilité avec la COTIF/CIV

Certaines des dispositions que la Commission a présentées dans sa proposition s'inspirent des dispositions de la COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) et de la CIV (Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer) figurant à l'appendice de celle-ci.

⁽¹⁾ Les trois autres propositions législatives concernent:

- la directive modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (doc. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335)
- la directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (doc. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336)
- le règlement concernant les exigences de qualité applicables aux services de fret ferroviaire (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338).

⁽²⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 8.

⁽³⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽⁴⁾ Doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ COM (2002) 18 du 23.1.2002.

Afin de s'assurer de la compatibilité entre la législation communautaire et l'accord international, le Conseil a décidé, lors de sa session du 21 avril 2005, d'incorporer certaines dispositions de la COTIF/CIV dans le nouveau texte. Cette incorporation s'est faite au moyen d'articles introductifs (articles 4, 10 et 13) qui renvoient à des extraits de la COTIF/CIV figurant à l'annexe I du règlement. Les dispositions en question garantissent la compatibilité avec la COTIF/CIV et permettent d'éviter de devoir légiférer sur des questions déjà couvertes par ces conventions (règles relatives à la conclusion d'un contrat de transport, responsabilité des entreprises ferroviaires relative aux voyageurs et à leurs bagages, aux retards, correspondances manquées et annulations).

Le Parlement européen a suivi une démarche analogue dans son avis rendu en première lecture, en adoptant des amendements qui — dans leur intégralité ou en partie — préconisent l'application des dispositions correspondantes de la COTIF/CIV (amendements 138/rév. + 32, 50, 80, 81, 83 et 108). Le Parlement européen a aussi suggéré de supprimer une série de dispositions incompatibles avec la CIV qui figuraient dans le texte initial de la Commission (par exemple, amendements 34, 35, 52, 54 et 108).

ii) *Champ d'application*

Le champ d'application général de la position commune du Conseil englobe les voyages internationaux effectués dans toute la Communauté au moyen de services nationaux et internationaux, assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires.

a) Limitations: services intérieurs

Le Conseil a décidé de limiter le champ d'application pour ce qui concerne les retards, les correspondances manquées et les annulations (chapitre IV) et les normes de qualité du service (chapitre VI, article 25). Afin d'éviter une charge financière excessive, les dispositions ci-après s'appliquent uniquement aux voyages internationaux effectués au moyen de services internationaux et excluent les fournisseurs de services intérieurs:

- (pour certaines parties d'un voyage international) les obligations en matière de remboursement et de réacheminement, d'indemnisation relative au billet et d'assistance en cas de retard de l'arrivée ou du départ;
- l'ensemble des obligations relatives à la définition et au contrôle des systèmes de qualité du service, aux rapports à établir sur ces systèmes et à leur gestion.

b) Limitations: dérogations temporaires

Le Conseil a aussi décidé de limiter le champ d'application de sa position commune dans la mesure où elle prévoit la possibilité d'accorder aux États membres des dérogations temporaires pour certains services transfrontière et pour certains services internationaux lorsqu'une partie importante du service est effectuée en dehors de la Communauté. Les États membres qui appliquent ces dispositions devront en informer la Commission, qui déterminera alors si une dérogation donnée est conforme aux dispositions du projet de règlement.

En prévoyant la possibilité d'accorder ces dérogations, le Conseil entend laisser aux États membres le soin de régler ces questions en cas de circonstances exceptionnelles, afin d'éviter d'imposer aux fournisseurs de services une charge financière supplémentaire.

c) Champ d'application élargi: personnes à mobilité réduite

L'un des principaux objectifs de ce projet de règlement consiste à rendre le voyage par chemin de fer plus accessible aux personnes à mobilité réduite. Par conséquent, le Conseil a décidé d'aller plus loin que la Commission ne l'avait fait dans sa proposition initiale et d'étendre le champ d'application des dispositions relatives aux personnes à mobilité réduite aux voyages nationaux effectués au moyen de services internationaux.

Dans l'avis qu'il a rendu en première lecture, le Parlement européen a décidé de suivre une démarche différente et de rendre les dispositions du projet de règlement à l'examen applicables à tous les voyageurs ferroviaires (amendement 11 et suivants). Le Conseil juge cette solution prématurée et préfère que sa position commune vienne en complément de la directive relative à l'accès au marché, qui légifère exclusivement sur l'ouverture du marché des services ferroviaires internationaux de voyageurs.

iii) Système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires

Pour fournir les informations et émettre les billets conformément au règlement, le Conseil a décidé d'instaurer l'obligation pour les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets d'utiliser un système informatisé d'information et de réservation pour les transports ferroviaires. Les procédures pour l'établissement de ce système sont énoncées à l'article 9, paragraphes 2, 3 et 4, de la position commune du Conseil et s'appuient sur les spécifications techniques d'interopérabilité visées dans la directive 2001/16/CE ⁽¹⁾ (chapitre II et annexe II, point 2.5). Par cette décision, le Conseil s'est écarté de la proposition de la Commission, qui articulait l'accès aux informations concernant le voyage autour de la notion de «vendeur de système». Le Conseil a jugé superflue l'intervention d'un tel intermédiaire et a donc décidé que les dispositions concernées devaient être adressées directement aux entreprises ferroviaires et aux vendeurs de billets.

iv) Retards, correspondances manquées et annulations

Comme expliqué ci-dessus, le Conseil a choisi d'aligner les dispositions relatives à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire en cas de retard, de correspondances manquées et d'annulations sur les chapitres correspondants de la COTIF/CIV. En outre, le Conseil a décidé d'ajouter des dispositions particulières prévoyant le remboursement et le réacheminement, l'indemnisation relative au prix du billet et l'obligation de fournir une assistance aux voyageurs en cas de retard de l'arrivée ou du départ. S'agissant de l'indemnisation relative au prix du billet, la position commune du Conseil se rapproche davantage de la position du Parlement européen (amendement 61) et prévoit un régime plus simple et plus transparent que celui proposé par la Commission. La disposition adoptée tient compte de la durée du retard, qui sert de base à la détermination du montant de l'indemnisation. En outre, le Conseil a assoupli le mode de paiement de l'indemnisation (bons et/ou autres services ou espèces), suivant également en cela le Parlement européen (amendement 124).

v) Dispositions particulières pour les personnes à mobilité réduite

En vue de faciliter les voyages par chemin de fer, la position commune du Conseil prévoit des dispositions particulières concernant les droits à accorder aux personnes à mobilité réduite en matière de transport, d'assistance dans les gares et à bord des trains, et les conditions de fourniture de cette assistance, d'indemnisation relative à l'équipement de mobilité et d'information. Ce faisant, le Conseil cherche à garantir à ces personnes des conditions égales d'accès aux voyages par chemin de fer et ce sans coût supplémentaire. Le Conseil est convaincu que ces dispositions contribueront à faire en sorte que les personnes à mobilité réduite se voient offrir les mêmes possibilités de voyage que les autres usagers.

3. Autres questions

i) Sécurité, plaintes et qualité du service

La sécurité personnelle des voyageurs est récemment devenue un principe essentiel dans le domaine du transport. C'est la raison pour laquelle la position commune du Conseil contient des dispositions qui obligent les parties concernées à prendre les mesures adéquates — en accord avec les autorités publiques — pour garantir la sécurité personnelle des voyageurs dans les gares ainsi qu'à bord des trains et à gérer les risques. En soumettant également les gestionnaires des gares aux obligations en la matière, le Conseil s'est rallié à une proposition du Parlement européen (amendement 100).

La position commune arrêtée par le Conseil oblige également les entreprises ferroviaires — en coopération avec les vendeurs de billets — à établir un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations énoncés dans le projet de règlement. En outre, les entreprises ferroviaires devront publier un rapport annuel précisant le nombre de plaintes reçues et leur traitement.

Pour ce qui concerne la qualité du service, la position commune contient des dispositions obligeant les entreprises ferroviaires à définir des normes de qualité du service et à mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour maintenir la qualité du service. L'annexe III du projet de règlement contient une liste minimum d'aspects qui doivent être couverts par ces normes. Les entreprises ferroviaires seront également tenues de publier chaque année un rapport sur les résultats obtenus en matière de qualité du service.

⁽¹⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

Par ces mesures, le Conseil cherche à renforcer la protection des consommateurs dans le domaine du transport international de voyageurs par chemin de fer et à promouvoir l'amélioration des normes de qualité du service auprès des entreprises ferroviaires.

ii) *Application*

La position commune arrêtée par le Conseil prévoit également que les États membres sont tenus de désigner un ou plusieurs organismes chargés de l'application du projet de règlement. En outre, la position commune fait obligation à ces organismes chargés de l'application de s'échanger des informations aux fins de coordonner leurs principes de décision dans tous les États membres.

III. CONCLUSION

Lors de l'élaboration de sa position commune, le Conseil a tenu pleinement compte de la proposition de la Commission et de l'avis que le Parlement européen a rendu en première lecture. Pour ce qui est des amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil constate que pour bon nombre d'entre eux, ils sont déjà couverts en substance, en partie ou dans leur intégralité par sa position commune. La décision d'éviter tout chevauchement législatif et, par conséquent, d'incorporer certaines dispositions de la COTIF/CIV met clairement en lumière l'esprit de compréhension qui prévaut entre les deux co-législateurs.

Pour ce qui est du principal sujet de désaccord — l'inclusion dans le champ d'application du projet de règlement du transport intérieur de voyageurs par chemin de fer — le Conseil juge équilibrée et appropriée la démarche qu'il a adoptée.

POSITION COMMUNE (CE) N° 20/2006**arrêtée par le Conseil le 24 juillet 2006**

en vue de l'adoption de la directive 2006/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire

(2006/C 289 E/02)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁴⁾ visait à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité.
- (2) La directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ⁽⁵⁾ a pour objet les principes et les procédures à suivre pour la fixation et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et pour la répartition des capacités de cette infrastructure.
- (3) Dans son Livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», la Commission a annoncé son intention de poursuivre la réalisation du marché intérieur des services ferroviaires en proposant une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (4) La présente directive porte sur l'ouverture du marché pour les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à l'intérieur de la Communauté et ne devrait donc pas porter sur les services entre un État membre et un pays tiers. Les États membres devraient,

en outre, pouvoir exclure du champ d'application de la présente directive les services transitant par la Communauté.

- (5) La situation actuelle des services ferroviaires internationaux est très contrastée. D'un côté, les services à longue distance (par ex. trains de nuit) connaissent des difficultés et plusieurs d'entre eux ont récemment été supprimés par les entreprises ferroviaires qui les exploitent afin de limiter les pertes. De l'autre, le marché des services internationaux à grande vitesse a connu une forte augmentation de trafic et son développement vigoureux va se poursuivre avec le doublement et l'interconnexion du réseau transeuropéen à grande vitesse à l'horizon 2010. Néanmoins, dans les deux cas, la pression due à la concurrence des compagnies aériennes à bas coûts est forte. Il est par conséquent indispensable d'encourager les nouvelles initiatives en favorisant la concurrence entre entreprises ferroviaires.
- (6) Une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs s'avère impossible sans modalités d'accès à l'infrastructure, sans progrès sensibles dans le domaine de l'interopérabilité et sans encadrement strict de la sécurité ferroviaire au niveau national et européen. L'ensemble de ces éléments est désormais en place à la suite de la transposition des directives 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil ⁽⁶⁾, de la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil ⁽⁷⁾, de la directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil ⁽⁸⁾, de la directive 2001/14/CE et de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer ⁽⁹⁾. Il est nécessaire que ce nouveau cadre réglementaire s'appuie sur une pratique établie et consolidée d'ici à la date proposée pour l'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs. Ceci nécessitera un certain temps. Le 1^{er} janvier 2010 devrait donc constituer la date butoir pour l'ouverture du marché.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 56.

⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 24 juillet 2006 et position du Parlement européen du (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164). Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 58.

⁽⁵⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44). Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

⁽⁶⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 164. Rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 58.

⁽⁸⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 26.

⁽⁹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44. Rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 16.

- (7) Le nombre de services ferroviaires sans arrêts intermédiaires est très limité. Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il est indispensable d'autoriser les nouveaux entrants sur le marché à prendre et à déposer des voyageurs en cours de route afin de garantir que ces opérations aient une chance réelle d'être économiquement rentables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants, qui ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs en cours de route. Il convient que ce droit ne porte pas atteinte aux réglementations communautaires et nationales relatives à la politique de la concurrence.
- (8) L'introduction de nouveaux services librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour réaliser l'ouverture du marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au trajet international. Dans cet esprit, leur introduction devrait concerner les services dont l'objet principal est le transport de voyageurs sur un trajet international. Afin de déterminer si tel est l'objet principal du service, il convient de prendre en compte des critères comme la part du chiffre d'affaires, et du volume, provenant du transport national de voyageurs ou du transport international de voyageurs, et la longueur du service. C'est à l'organisme de contrôle national respectif qu'il devrait incomber de le déterminer à la demande d'une partie intéressée.
- (9) Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽¹⁾ autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public. Ces contrats peuvent comporter des droits exclusifs pour l'exploitation de certains services. Il est donc nécessaire de veiller à la cohérence entre les dispositions de ce règlement et le principe de l'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (10) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs, qui inclut le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet d'un service international, y compris dans des gares situées dans un même État membre, peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par rail fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la possibilité de limiter le droit d'accès au marché lorsque ledit droit compromettrait l'équilibre économique de ces contrats de service public et lorsque l'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive 2001/14/CE donne son accord sur la base d'une analyse économique objective, après une demande des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public.
- (11) Certains États membres ont déjà pris des mesures en vue de l'ouverture du marché pour les services de transport ferroviaire de voyageurs par une mise en concurrence ouverte et transparente pour la fourniture de certains de ces services. Ils ne devraient pas avoir à fournir un plein accès aux services internationaux de transport de voyageurs car cette concurrence pour le droit d'utiliser certaines routes ferroviaires donne une idée suffisante de la valeur réelle de l'exploitation de ces services.
- (12) L'évaluation d'une éventuelle atteinte à l'équilibre économique du contrat de service public devrait prendre en compte des critères prédéterminés comme les répercussions sur la rentabilité des services qui sont inclus dans le contrat de service public, y compris les répercussions sur le coût net pour l'autorité publique compétente qui a attribué le contrat, la demande émanant des voyageurs, la fixation du prix des billets, les accords en matière de billetterie, la localisation et le nombre d'arrêts des deux côtés de la frontière ainsi que l'horaire et la fréquence du nouveau service proposé. Sur la base de cette évaluation et de la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres pourraient autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit communautaire et aux principes d'égalité et de non-discrimination.
- (13) Afin d'assurer le financement des obligations de service public, il y a lieu d'autoriser les États membres à percevoir une redevance sur les services de transport de voyageurs fournis sur leur territoire conformément au droit communautaire.
- (14) L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi, si pour des raisons organisationnelles ou juridiques, il est étroitement lié à l'autorité compétente concernée par l'attribution du contrat de service public en question, son indépendance fonctionnelle devrait être garantie. Les compétences de l'organisme de contrôle devraient être étendues de manière à lui permettre d'évaluer l'objectif d'un service international et, le cas échéant, l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants.
- (15) La présente directive constitue une nouvelle phase de l'ouverture du marché ferroviaire. Certains États membres ont déjà ouvert le marché pour les services internationaux de transport de voyageurs sur leur territoire. À cet égard, la présente directive ne devrait pas être considérée comme instaurant pour ces États membres l'obligation d'accorder, avant le 1^{er} janvier 2010, des droits d'accès aux entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence dans un État membre dans lequel des droits similaires ne sont pas accordés.

⁽¹⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

- (16) Les organismes de contrôle nationaux devraient, sur la base de l'article 31 de la directive 2001/14/CE, échanger des informations et, s'il y a lieu dans des cas particuliers, coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Ils devraient progressivement établir des lignes directrices fondées sur leur expérience.
- (17) Il convient que l'application de la présente directive soit évaluée sur la base d'un rapport présenté par la Commission deux ans après la date d'ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs.
- (18) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre ces directives.
- (19) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir le développement des chemins de fer communautaires, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres eu égard à la nécessité d'assurer des conditions d'accès à l'infrastructure équitables et non discriminatoires et de tenir compte de la dimension manifestement internationale de segments importants des réseaux ferroviaires et peut donc en raison de la nécessité d'une action transnationale coordonnée, être mieux réalisé 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 présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (20) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer»⁽¹⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (21) Il convient donc de modifier les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 91/440/CEE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 2, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive tout service ferroviaire

effectué en transit dans la Communauté et qui a son origine et sa destination hors du territoire de la Communauté.».

- 2) À l'article 3, le quatrième tiret est supprimé.

- 3) À l'article 3, après le cinquième tiret, le tiret suivant est ajouté:

«— "service international de transport de voyageurs": un service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre et dont l'objet principal est le transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;».

- 4) À l'article 3, après le sixième tiret, le tiret suivant est ajouté:

«— "transit": la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs dans ce territoire.».

- 5) À l'article 5, paragraphe 3, le premier tiret est supprimé.

- 6) À l'article 8, premier alinéa, les termes «et les regroupements internationaux» sont supprimés.

- 7) À l'article 10, le paragraphe 1 est supprimé.

- 8) À l'article 10, les paragraphes suivants sont insérés:

«3 bis. Les entreprises ferroviaires relevant du champ d'application de l'article 2 se voient accorder, au plus tard le 1^{er} janvier 2010, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires ont le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, y compris dans des gares situées dans un même État membre.

Le droit d'accès à l'infrastructure des États membres pour lesquels le transport international de voyageurs par train représente plus de la moitié du chiffre d'affaires voyageurs des entreprises ferroviaires desdits États membres est accordé au plus tard le 1^{er} janvier 2012.

Il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents, à la suite d'une demande des autorités compétentes et/ou des entreprises ferroviaires concernées.

⁽¹⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

3 ter. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé au paragraphe 3 bis sur les services entre un lieu de départ et une destination qui font l'objet d'un ou de plusieurs contrats de service public conformes à la législation communautaire en vigueur. Une telle limitation ne peut avoir pour effet de restreindre le droit de prendre des voyageurs dans une gare située sur le trajet d'un service international et de les déposer dans une autre, y compris dans des gares situées dans un même État membre, sauf dans les cas où l'exercice de ce droit compromettrait l'équilibre économique d'un contrat de service public.

C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétent(s) visé(s) à l'article 30 de la directive 2001/14/CE qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

- de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- du gestionnaire de l'infrastructure, ou
- de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent(s) les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels

- l'autorité ou les autorités compétentes concernées,
- le gestionnaire de l'infrastructure,
- l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public, ou
- l'entreprise ferroviaire demandant l'accès

peuvent demander à ce que la décision soit réexaminée.

3 quater. Les États membres peuvent également limiter le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre sur le trajet d'un service international de transport de voyageurs lorsqu'un droit exclusif de transport de voyageurs entre ces gares a été accordé au titre d'un contrat de concession attribué avant le ... selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit communautaire. Cette limitation peut être maintenue

pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

3 quinquies. Les dispositions de la présente directive n'exigent pas d'un État membre qu'il accorde, avant le 1^{er} janvier 2010, le droit d'accès visé au paragraphe 3 bis aux entreprises ferroviaires et aux filiales qu'elles contrôlent directement ou indirectement et qui sont titulaires d'une licence dans un État membre qui n'accorde pas de droits d'accès de nature similaire.

3 sexies. Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que les décisions visées aux paragraphes 3 ter, 3 quater et 3 quinquies soient soumises à un contrôle juridictionnel.

3 septies. Sans préjudice du paragraphe 3 ter, les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser les autorités compétentes à percevoir une redevance sur tous les services de transport de voyageurs par train effectués sur leur territoire afin de contribuer au financement des compensations des obligations de service public dans le cadre des contrats de service public conclus conformément au droit communautaire.

Conformément au droit communautaire, la compensation visée au premier alinéa ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

La redevance est perçue dans le respect du droit communautaire, en particulier des principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix du service et le niveau de la redevance. L'obligation de contribuer au financement des compensations des obligations de service public ne porte pas atteinte à la viabilité économique du service international de transport de voyageurs.

Les autorités compétentes conservent les informations nécessaires afin de pouvoir garantir la traçabilité de l'origine des redevances et de leur utilisation. Les États membres communiquent ces informations à la Commission.»

9) À l'article 10, le paragraphe 8 est remplacé par le paragraphe suivant:

«8. D'ici le 1^{er} janvier 2009, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive.

Ce rapport porte sur:

- la mise en œuvre de la présente directive dans les États membres et les travaux effectivement réalisés par les différentes instances concernées,

— l'évolution du marché, en particulier les tendances du trafic international, les activités menées par tous les acteurs du marché, y compris les nouveaux arrivants, et leur part de marché.»

10) À l'article 10, l'alinéa suivant est ajouté:

«9. Pour le 31 décembre 2012, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport concernant la mise en œuvre des dispositions prévues au paragraphe 3.»

11) À l'article 15, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.»

Article 2

La directive 2001/14/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 1^{er}, paragraphe 3, le point suivant est ajouté:

«e) les opérations de transport sous forme de services ferroviaires qui sont réalisées en transit dans la Communauté.»

2) À l'article 2, le point suivant est ajouté:

«n) "transit": la traversée du territoire de la Communauté qui s'effectue sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs dans ce territoire.»

3) À l'article 13, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Lorsqu'un candidat a l'intention de demander des capacités de l'infrastructure en vue de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs tels qu'ils sont définis à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer l'objectif d'un service international de transport de voyageurs entre des gares situées dans des États membres différents, ainsi que l'incidence économique potentielle sur les contrats de service public existants, les organismes de contrôle veillent à ce que toute autorité compétente ayant attribué un service ferroviaire de transport de voyageurs défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 10, paragraphe 3 ter), de la directive 91/440/CEE et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.»

4) À l'article 17, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. L'accord-cadre est conclu en principe pour une durée de cinq ans, renouvelable par périodes égales à sa durée

initiale. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des cas spécifiques, accepter des périodes plus courtes ou plus longues. Toute période d'une durée supérieure à cinq ans est motivée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

5 bis. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 24 et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, l'accord-cadre peut être conclu pour une durée de quinze ans. Une durée supérieure à quinze ans n'est admissible que dans des cas exceptionnels, notamment lorsqu'il s'agit d'investissements importants et à long terme et spécialement lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comprenant un plan pluriannuel d'amortissement.

Le candidat peut, dans ce cas, demander une définition détaillée des caractéristiques des capacités — notamment la fréquence, le volume et la qualité des sillons — qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Le gestionnaire de l'infrastructure peut réduire les capacités réservées dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure au seuil prévu à l'article 27.

À partir du 1^{er} janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, renouvelable une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. L'organisme de contrôle visé à l'article 30 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.»

5) À l'article 30, paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée avant la dernière phrase:

«Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.»

6) À l'article 38, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.»

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le ... (*). Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces mesures, 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.

(*) Dix-huit mois après l'entrée en vigueur de la présente directive.

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 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

3. Les dispositions de l'article premier, points 2, 5, 6 et 7, s'appliquent à partir du 1^{er} janvier 2010.

Fait à Bruxelles, le

Article 4

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

Par le Parlement européen

Le président

...

Par le Conseil

Le président

...

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

En date du 3 mars 2004, la Commission a présenté la proposition de directive modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires. Cette proposition, communément appelée proposition «accès au marché ferroviaire», est l'une des quatre propositions du troisième paquet ferroviaire ⁽¹⁾.

Le 28 septembre 2005, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture.

Le 24 juillet 2006, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Pour mener ses travaux, le Conseil a également tenu compte des avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾ et du Comité des régions ⁽³⁾.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Les négociations relatives à l'ouverture du marché des services ferroviaires internationaux de voyageurs se sont déroulées dans un contexte défini par le Livre blanc de la Commission sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 ⁽⁴⁾, ainsi que par le premier et le deuxième paquets ferroviaires. Dans le Livre blanc, la Commission a annoncé son intention de poursuivre la réalisation du marché intérieur des services ferroviaires, notamment en proposant une ouverture du marché des services internationaux de transport de voyageurs. Le premier et le deuxième paquets ferroviaires comportent des dispositions détaillées concernant les modalités d'accès à l'infrastructure, l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire au niveau national et européen, et offrent ainsi le cadre réglementaire nécessaire à l'ouverture du marché des services de fret et des services internationaux de transport de voyageurs.

Lors de sa session du 5 décembre 2005, le Conseil a pu parvenir à des accords politiques concernant trois des quatre propositions législatives qui composent le troisième paquet ferroviaire, à savoir la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire, qui fait l'objet du présent document, et les propositions relatives aux droits et obligations des voyageurs et au personnel de bord. Ces accords ont ouvert la voie à l'adoption de trois positions communes.

Le lien entre la proposition citée en objet et la proposition révisée relative aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, également appelée «la proposition relative aux obligations de service public» ⁽⁵⁾, a occupé une place prépondérante dans les travaux du Conseil sur la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire. Par conséquent, lors de la session du Conseil du 5 décembre 2005, il n'a été possible de parvenir à un accord politique concernant la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire qu'en traitant de la question du lien entre ces deux propositions et en donnant des orientations sur divers éléments de la proposition relative aux obligations de service public dans une déclaration du Conseil et de la Commission inscrite au procès-verbal de la session (voir l'annexe I).

⁽¹⁾ Les trois autres propositions législatives concernent:

- un règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux doc. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- un règlement sur les exigences de qualité applicables aux services de fret ferroviaire (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- une directive relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté (doc. 7148/04TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ JO C 221 du 9.9.2005, p. 56.

⁽³⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽⁴⁾ Doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Doc. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Questions politiques clés

2.1 *Ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs*

L'ouverture du marché peut — grâce à l'introduction de la concurrence — contribuer à accroître l'efficacité et l'attractivité des services ferroviaires européens. En convenant d'accorder aux entreprises ferroviaires, au plus tard le 1^{er} janvier 2010, un droit d'accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de transport de voyageurs, le Conseil est fidèle au compromis auquel il était parvenu avec le Parlement lors de la procédure de conciliation relative au deuxième paquet ferroviaire ⁽¹⁾. L'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs d'ici 2010 devrait donner à tous les opérateurs un temps de préparation suffisant. Elle devrait aussi coïncider avec un doublement et une meilleur interconnexion des lignes ferroviaires transeuropéennes à grande vitesse, ainsi qu'avec une consolidation du cadre établi par le premier et le deuxième paquets ferroviaires.

L'ouverture du marché des services internationaux, y compris de cabotage, aura des répercussions considérables au niveau des États membres dans lesquels le transport international représente une part importante du marché global des services de transport ferroviaire de voyageurs. C'est pourquoi le Conseil souhaite laisser à ces États membres davantage de temps pour se préparer à l'ouverture du marché, en les autorisant à n'accorder le droit d'accès que pour le 1^{er} janvier 2012 au plus tard.

Il s'ensuit que le Conseil ne partage pas l'opinion du Parlement, qui propose l'année 2008 pour l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs et l'année 2012 pour tous les autres types de services de transport de voyageurs (amendements 2, 8 et 9 concernant le calendrier prévu pour l'ouverture du marché des services de transport de voyageurs; amendements 6 et 12 relatifs à l'élaboration par la Commission de rapports d'évaluation sur l'ouverture des marchés des services internationaux et nationaux de transport de passagers).

2.2 *Droit de prendre et de déposer des voyageurs dans un même État membre*

Le Conseil, comme le Parlement européen, marque son accord sur la proposition de la Commission visant à autoriser les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs à prendre et à déposer des voyageurs dans des gares situées dans un même État membre. Il estime que ce transport, dit de cabotage, est nécessaire pour assurer la viabilité des services internationaux.

Toutefois, le Conseil entend éviter que le droit d'accès aux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs, notamment au cabotage, ne conduise à une ouverture du marché des services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Dans cette optique, la position commune prévoit de limiter le droit d'accès aux seuls services internationaux de transport de voyageurs dont «le principal objectif» est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents. La position commune établit une procédure permettant de déterminer l'objectif du service international auquel l'accès est demandé.

2.3 *Sauvegarde des services de transport public*

En substance, la position commune concernant la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire reflète le juste équilibre que le Conseil a atteint entre l'ouverture du marché, d'une part, et la sauvegarde des services publics, d'autre part. Pour parvenir à cet équilibre, le Conseil a ajouté trois éléments à la proposition de la Commission: une procédure permettant de déterminer si l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs compromet l'existence d'un service de transport public, une clarification des modalités d'octroi du droit d'accès et une disposition autorisant les États membres à percevoir une redevance sur les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Cet équilibre entre l'ouverture du marché et la sauvegarde des services publics est également évoqué dans la déclaration du Conseil et de la Commission inscrite au procès-verbal de la session du 5 décembre 2005 (voir l'annexe I).

⁽¹⁾ Ce compromis figure dans le considérant 4 de la directive 2004/51 et est libellé comme suit: «En ce qui concerne l'ouverture du marché des services de transport international des passagers, la date de 2010 proposée par la Commission doit être considérée comme un objectif permettant à tous les opérateurs de se préparer d'une manière appropriée.»

2.3.1 Procédure

Afin de préciser les conditions dans lesquelles il est permis de limiter le droit d'accès, la position commune comporte une procédure permettant de déterminer si un service international de transport ferroviaire de voyageurs donné porte atteinte à l'équilibre économique d'un service de transport public. Une analyse économique objective, réalisée par l'organisme de contrôle afin d'évaluer l'incidence économique du service international de transport ferroviaire de voyageurs sur les services de transport public, constitue un élément important de cette procédure. Le Conseil a repris cette idée de l'amendement 10 du Parlement.

2.3.2 Modulation de la limitation du droit d'accès

En vue de conférer davantage de souplesse à la décision d'octroi des droits d'accès, la position commune établit clairement que — outre la possibilité de conclure que l'équilibre économique d'un service de transport public pourrait être compromis — il existe diverses modalités permettant de limiter le droit d'accès aux services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Le Conseil fait observer que, conformément aux principes d'égalité et de non-discrimination, les États membres peuvent autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé, y compris la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs. Grâce à la possibilité qui leur est offerte de soutenir les services de transport public en imposant des redevances sur les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs, les États membres disposent d'une plus grande marge de manoeuvre leur permettant d'ouvrir le marché tout en sauvegardant les services publics.

2.3.3 Péréquation

Dans certains États membres, les services rentables de transport ferroviaire de voyageurs apportent, par le biais d'une redevance, une contribution aux services de transport publics, qui sont déficitaires. Le Conseil tient à préciser que cette redevance peut également être imposée aux entreprises ferroviaires auxquelles le droit d'accès a été accordé. Cette obligation de contribuer à compenser les coûts des obligations de service public se limite au territoire de l'État membre qui applique la redevance. En outre, la redevance ne doit pas porter atteinte à la viabilité du service international de voyageurs. Enfin, la position commune envisage d'obliger l'État membre qui déciderait d'imposer ce type de redevances à communiquer les informations requises à la Commission. En ce qui concerne la péréquation, le Portugal a fait une déclaration lors du Conseil TTE de décembre 2005 (annexe II).

2.4 Accords-cadres

Le Conseil estime, à l'instar du Parlement, qu'il est indispensable que l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs s'accompagne d'un climat plus stable et prévisible pour les investissements dans les infrastructures destinées à ces services, notamment les services nécessitant des infrastructures spécialisées. Par conséquent, s'inspirant des amendements 5, 7 et 13 du Parlement, il propose de modifier les dispositions relatives aux accords-cadres de la directive 2001/14/CE ⁽¹⁾. Alors que le Parlement propose, pour les services utilisant une infrastructure spécialisée et qui nécessitent des investissements importants et à long terme, d'autoriser la conclusion d'accords-cadres pour une durée de dix ans, le Conseil est d'avis qu'une durée de quinze ans serait plus appropriée.

2.5 Clause de réciprocité

Se ralliant aux suggestions formulées par le Parlement dans ses amendements 3 et 11, le Conseil souhaite inclure dans la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire une disposition autorisant les États membres qui ont ouvert leur marché de services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs à refuser le droit d'accès aux entreprises ferroviaires qui sont titulaires d'une licence dans un État membre qui n'accorde pas de droits d'accès de nature similaire.

⁽¹⁾ Directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 75 du 15.3.2001, p.29).

2.6 Autres questions importantes

2.6.1 Transit

Dans la position commune, le Conseil précise que la proposition relative à l'accès au marché ferroviaire vise à ouvrir le marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs et que les services de transport de marchandises et de passagers qui ont leur origine et leur destination dans des pays tiers et qui sont effectués en transit dans la Communauté n'entrent pas dans le champ d'application de la proposition. La Lituanie a fait une déclaration à inscrire au procès-verbal en ce qui concerne la question du transit (voir l'annexe III).

2.6.2 Système basé sur un contrat de concession

La proposition de la Commission est fondée sur le principe de la concurrence dans le secteur ferroviaire. Le Conseil a adopté ce principe tout en reconnaissant que d'autres principes pourraient entrer en considération en matière d'introduction de la concurrence, et qu'ils sont en outre déjà appliqués dans la pratique. Cela étant, il préconise d'accorder aux États membres une période transitoire pendant laquelle ils ne devraient pas avoir à fournir un plein accès aux services internationaux de transport de voyageurs dans les cas où le droit d'utiliser certaines routes ferroviaires aurait déjà donné une idée suffisante de la valeur réelle de ces services en application du principe de la concurrence pour les chemins de fer.

2.6.3 Exemption de mise en oeuvre pour Malte et Chypre

Compte tenu du fait que Malte et Chypre ne disposent pas d'un réseau ferroviaire et n'envisagent guère d'en avoir un à l'avenir, le Conseil exempte ces deux États membres de l'obligation de mettre en œuvre la directive relative à l'accès au marché ferroviaire.

3. Amendements du Parlement européen

La réponse du Conseil aux amendements 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 est exposée ci-dessus pour ce qui est des questions clés.

En outre, le Conseil a accepté l'amendement 2 en ce qui concerne la référence à la directive 2004/49, l'amendement 4 pour ce qui est de la mention de la première proposition relative aux obligations de service public présentée par la Commission en juillet 2000, ainsi que l'amendement 7 en totalité.

Le Conseil n'accepte pas l'amendement 4 en ce qui concerne l'adoption d'une position commune sur la proposition relative aux obligations de service public et l'amendement 6 en ce qui concerne l'obligation pour la Commission de présenter, avant la fin de 2005, une évaluation de l'incidence sur l'ouverture des réseaux aux services nationaux de transport de passagers.

III. CONCLUSION

Au terme d'un examen approfondi de l'avis du Parlement, le Conseil est parvenu à arrêter une position commune reflétant un juste équilibre entre l'ouverture du marché des services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs, d'une part, et la sauvegarde des services publics, d'autre part. Pour parvenir à cet équilibre, il s'est inspiré de plusieurs amendements importants suggérés par le Parlement. Bien que le Conseil n'ait pas été en mesure d'accepter totalement l'approche du Parlement en ce qui concerne les délais prévus pour l'octroi des droits d'accès, la position commune présente un calendrier qui devrait permettre tant aux opérateurs qu'aux autorités de se préparer d'une manière appropriée à l'ouverture du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs.

ANNEXE I

DÉCLARATION DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION À INSCRIRE AU PROCÈS-VERBAL DU CONSEIL

En dégageant un accord politique sur une position commune concernant la directive modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, le Conseil approuve également les points suivants.

1. L'ouverture du marché ferroviaire dans la Communauté ne peut se faire que de manière progressive et en conformité avec les exigences du service public.
 2. Cela signifie que, pour le transport de voyageurs, l'ouverture du marché dans le cadre des propositions législatives actuelles concerne uniquement les services de transports ferroviaires internationaux des voyageurs, y compris le cabotage, et non les services nationaux de transport des voyageurs.
 3. Le futur règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dont l'objectif principal est de définir le cadre juridique des compensations pour les obligations de service public, plutôt que l'ouverture du marché des services ferroviaires, devrait permettre l'attribution directe de contrats de service public aux services ferroviaires, l'attribution directe de ces contrats ne devant pas nécessiter une ouverture du marché des services de transport ferroviaire des voyageurs au-delà de ce qui a été convenu dans la directive modifiant la directive 91/440.
 4. De même, le maintien de la possibilité pour les pouvoirs publics de prévoir l'exploitation de réseaux ferroviaires intégrés est un point important pour le Conseil qui note qu'à cette fin il pourrait être nécessaire que le règlement «OSP» prévoie l'attribution directe de contrats à ces réseaux.
 5. Il conviendra de veiller à la cohérence entre la directive modifiant la directive 91/440 et le règlement «OSP» dans le cadre des futures discussions sur le règlement, afin d'apporter plus de clarté sur le plan juridique.
 6. Les points qui devront être clarifiés pour parvenir à un accord sur le règlement «OSP» concernent, en particulier:
 - la définition du transport ferroviaire de longue distance, urbain et régional, conformément au principe de subsidiarité, en raison des caractéristiques particulières des différentes autorités compétentes
 - la détermination de la responsabilité du financement des contrats internationaux de service public;
 - l'échelle des investissements dans le calcul de la durée des contrats de service public.
 7. Le Conseil s'efforcera d'aboutir à un accord politique sur le règlement «OSP» aussi rapidement que possible en 2006. Il faudra réaliser des progrès importants au cours des six prochains mois, en accordant une attention particulière aux principes généraux de transparence, de subsidiarité et de clarté juridique.
-

ANNEXE II

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION PORTUGAISE

Le Portugal rappelle qu'il soutient l'objectif de la libéralisation des transports ferroviaires et, par conséquent, il vote en faveur de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires.

Il regrette toutefois l'insertion, par l'article 1^{er}, point 8), d'un nouveau paragraphe 3 septies à l'article 10 de la directive 91/440/CEE permettant aux États membres d'imposer une nouvelle redevance sur les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs afin de contribuer aux contrats de service public.

Cette disposition fera obstacle au développement normal du marché européen et aura des répercussions sur l'accès aux autres régions de l'Europe pour les passagers provenant des États membres périphériques. Par ailleurs, elle est contraire à la volonté d'encourager le transfert vers d'autres modes de transport, qui est l'un des principaux objectifs de la politique communautaire dans ce secteur.

Le Portugal espère qu'au cours de la prochaine étape de la procédure de codécision, cette disposition pourra être révisée afin d'atténuer les effets négatifs qu'elle pourrait avoir sur la libéralisation des transports internationaux de voyageurs.

ANNEXE III

DÉCLARATION DE LA LITUANIE RELATIVE AU TRANSIT

La Lituanie comprend que les dispositions énoncées dans le document 14737/05 ADD 1 à l'article 1^{er}, points 0) et 2 bis), et à l'article 1^{er} bis, points 0 bis) et 0 bis bis), sont pleinement compatibles avec le règlement n° 693/2003 du Conseil du 14 avril 2003 portant création d'un document facilitant le transit ferroviaire.

POSITION COMMUNE (CE) N° 21/2006**arrêtée par le Conseil le 14 septembre 2006****en vue de l'adoption de la directive 2006/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté**

(2006/C 289 E/03)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ⁽⁴⁾, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ces systèmes de gestion de la sécurité prévoient, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.
- (2) La directive 2004/49/CE prévoit que pour pouvoir accéder à l'infrastructure ferroviaire, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité.
- (3) Conformément à la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, les entreprises ferroviaires titulaires d'une licence ont eu, depuis le 15 mars 2003, un droit d'accès au réseau transeuropéen de fret ferroviaire pour les services de fret ferroviaire internationaux et auront, au plus tard à partir de 2007, un droit d'accès à l'ensemble du réseau pour les services de fret ferroviaire nationaux et internationaux. Cette extension progressive des droits d'accès conduira inéluctablement à une augmentation des passages de conducteurs de train aux frontières nationales. Il en résultera une demande crois-

sante de conducteurs formés et certifiés pour travailler dans plus d'un État membre.

- (4) Une étude réalisée en 2002 par la Commission a relevé une grande diversité des législations des États membres concernant les conditions de certification des conducteurs de trains. Pour faire face à cette diversité tout en maintenant le haut niveau de sécurité actuel du système ferroviaire dans la Communauté, il convient donc d'arrêter des règles communautaires pour la certification des conducteurs de trains.
- (5) Ces règles communautaires devraient contribuer également à la réalisation des politiques communautaires relatives à la libre circulation des travailleurs, à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services dans le cadre de la politique commune des transports, tout en évitant toute distorsion de concurrence.
- (6) Ces dispositions communes devraient surtout avoir pour objet de faciliter la mobilité des conducteurs de trains non seulement d'un État membre à l'autre, mais aussi d'une entreprise ferroviaire à l'autre et, d'une manière générale, la reconnaissance des licences et des attestations complémentaires harmonisées par tous les acteurs du secteur ferroviaire. À cet effet, il est nécessaire d'établir des exigences minimales auxquelles le candidat devrait satisfaire pour obtenir la licence ou l'attestation complémentaire harmonisée.
- (7) Même si un État membre exclut du champ d'application de la présente directive les conducteurs opérant exclusivement sur certaines catégories de systèmes, de réseaux ou d'infrastructures ferroviaires, cela ne devrait limiter en aucune manière son obligation de respecter la validité des licences sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne ou des attestations complémentaires harmonisées sur l'infrastructure concernée.
- (8) Les exigences à prévoir devraient concerner au moins l'âge minimal requis pour la conduite d'un train, l'aptitude physique du candidat et son aptitude psychologique sur le plan professionnel, son expérience professionnelle et ses connaissances dans certaines matières liées à la conduite d'un train, ainsi que la connaissance des infrastructures qu'il aura à parcourir et de la langue utilisée sur celles-ci.

⁽¹⁾ JO C 221 du 8.9.2005, p. 64.

⁽²⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 28 septembre 2005 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 14 septembre 2006 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164).

- (9) Afin d'en améliorer le rapport coût-efficacité, la formation que devraient suivre les conducteurs de train pour obtenir l'attestation complémentaire harmonisée devrait mettre l'accent, dans la mesure où cela est possible et souhaitable du point de vue de la sécurité, sur les services spécifiques à assurer par le conducteur, par exemple, les manœuvres, les services de maintenance et les services de transport de passagers ou de marchandises. Lors de l'évaluation de la mise en œuvre de la présente directive, l'Agence ferroviaire européenne (ci-après «Agence») devrait déterminer s'il y a lieu de modifier les exigences de formation indiquées à l'annexe afin de mieux refléter la nouvelle structure émergente du marché.
- (10) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure qui délivrent les attestations complémentaires harmonisées peuvent assurer elles-mêmes des formations portant sur les connaissances professionnelles générales, les connaissances linguistiques, les connaissances relatives au matériel roulant et aux infrastructures. Néanmoins, en ce qui concerne les examens, il convient d'éviter tout conflit d'intérêts, sans préjudice du fait que l'examineur puisse faire partie de l'entreprise ferroviaire ou de l'entité gestionnaire de l'infrastructure délivrant l'attestation complémentaire harmonisée.
- (11) Les compétences ainsi que les conditions de santé et de sécurité du personnel sont en cours de définition dans le cadre des directives relatives à l'interopérabilité, notamment au niveau des STI en matière de gestion du trafic et des opérations de trafic. Il convient d'assurer la cohérence entre les STI et les annexes de la présente directive. Cette cohérence sera assurée au moyen de modifications que la Commission adoptera selon la procédure de comité, sur la base d'un avis émis par le même comité.
- (12) Les exigences applicables aux licences et aux attestations complémentaires harmonisées dans la présente directive devraient porter exclusivement sur les conditions légales habilitant le conducteur à conduire un train. L'ensemble des autres exigences légales, compatibles avec le droit communautaire et appliquées de manière non discriminatoire, qui portent sur les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, l'infrastructure et le matériel roulant, devrait aussi être respecté pour qu'un conducteur soit autorisé à conduire un train sur une infrastructure déterminée.
- (13) La présente directive devrait être sans préjudice de la mise en œuvre de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données⁽¹⁾, et du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données⁽²⁾.
- (14) Pour garantir l'uniformité et la transparence requises, il convient que la Communauté définisse un modèle unique de certification, reconnu mutuellement par les États membres, attestant le respect, par les conducteurs de train, de certaines exigences minimales ainsi que leurs qualifications professionnelles et connaissances linguistiques, en laissant la responsabilité, d'une part, aux autorités compétentes des États membres de la délivrance de la licence, et, d'autre part, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure de la délivrance des attestations complémentaires harmonisées.
- (15) L'Agence devrait examiner également l'utilisation d'une carte à puce au lieu de la licence et des attestations complémentaires harmonisées. Une telle carte à puce aurait l'avantage de combiner ces deux éléments en un et de pouvoir être utilisée dans le cadre d'autres applications soit dans le domaine de la sécurité, soit dans le domaine de la gestion des conducteurs.
- (16) L'ensemble des informations contenues dans les licences, les attestations complémentaires harmonisées et les registres de licences et d'attestations complémentaires harmonisées devrait être exploité par les autorités de sécurité pour faciliter l'évaluation de la certification du personnel prévue aux articles 10 et 11 de la directive 2004/49/CE et accélérer la délivrance des certificats de sécurité prévus dans ces articles.
- (17) L'emploi de conducteurs de train certifiés conformément à la présente directive ne devrait pas dispenser les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure de l'obligation de mettre en place un système de suivi et de contrôle interne des compétences et des comportements de leurs conducteurs de train en application de l'article 9 et de l'annexe III de la directive 2004/49/CE, et devrait faire partie de ce système. L'attestation complémentaire harmonisée ne devrait décharger ni les entreprises ferroviaires ni les gestionnaires de l'infrastructure de leur responsabilité en matière de sécurité et, en particulier, de formation de leur personnel.
- (18) Certaines sociétés fournissent les services de conducteurs de train à des entreprises ferroviaires et à des gestionnaires de l'infrastructure. Dans ces cas, c'est à l'entreprise ferroviaire ou au gestionnaire de l'infrastructure recourant aux services du conducteur qu'il devrait appartenir de s'assurer que celui-ci est en possession d'une licence et des attestations requises conformément à la présente directive.
- (19) Pour assurer la continuité du bon fonctionnement des transports ferroviaires, les conducteurs de train qui exercent déjà ce métier avant l'entrée en vigueur de la présente directive devraient pouvoir garder leurs droits acquis pendant une période transitoire.
- (20) Il convient d'éviter toute charge administrative et financière inutile au moment de remplacer, par des attestations complémentaires harmonisées et des licences conformes à la présente directive, les autorisations de conduite délivrées aux conducteurs avant l'entrée en application des dispositions pertinentes de la présente directive. Par conséquent, les autorisations de conduite délivrées antérieurement à un conducteur devraient être maintenues, dans la mesure du possible. Les qualifications et l'expérience de chaque conducteur, ou groupe de

(¹) JO L 281 du 23.11.1995, p. 31. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(²) JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

conducteurs, devraient être prises en compte par les entités de délivrance lorsqu'il y a lieu de remplacer ces autorisations. L'entité de délivrance devrait décider, sur la base des qualifications et/ou de l'expérience, si un conducteur ou un groupe de conducteurs doit se soumettre à un examen et/ou une formation supplémentaire avant de pouvoir recevoir les licences de substitution et attestations complémentaires harmonisées. L'entité de délivrance devrait donc pouvoir décider que les qualifications et/ou l'expérience sont suffisantes pour la délivrance des licences et attestations complémentaires harmonisées requises, sans qu'aucun examen ou formation supplémentaire ne soit nécessaire.

- (21) Il convient également d'éviter toute charge administrative et financière inutile lorsque les conducteurs de train changent d'employeur. L'entreprise ferroviaire qui emploie un conducteur devrait tenir compte des compétences acquises précédemment et éviter dans toute la mesure du possible, d'imposer des examens et formations supplémentaires.
- (22) Le droit de conduire que les conducteurs ont obtenu avant l'entrée en application de la présente directive ne devrait faire l'objet d'aucun droit à une reconnaissance mutuelle au titre de la présente directive, sans préjudice du système général de reconnaissance mutuelle mis en place dans le cadre de la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles⁽¹⁾, qui continue de s'appliquer jusqu'à la fin de la période transitoire.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à 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 Commission⁽²⁾.
- (24) Conformément au point 34 de l'accord institutionnel «Mieux légiférer»⁽³⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (25) Les États membres devraient prévoir des contrôles concernant le respect de la présente directive ainsi que des mesures appropriées en cas de non-respect d'une disposition de celle-ci par un conducteur.
- (26) Les États membres devraient prévoir les sanctions appropriées pour les infractions aux dispositions nationales de mise en œuvre de la présente directive.
- (27) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir la mise en place d'un cadre réglementaire commun en matière de certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains pour le transport de passagers et de marchandises ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc en raison des dimensions ou

effets de la présente directive, être mieux réalisé 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 présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

- (28) Il pourrait s'avérer opportun, pour des raisons de rapport coût-efficacité, d'exempter, pour une durée limitée, les conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire d'un seul État membre de l'application des dispositions de la présente directive relatives à l'obligation faite à ces conducteurs d'être titulaires d'une licence et d'attestations complémentaires harmonisées conformes à la présente directive. Les conditions régissant ces exemptions devraient être clairement précisées.
- (29) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir un dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté, tant qu'il ne dispose pas d'un système ferroviaire, de l'obligation de transposer et de mettre en œuvre la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objectif

La présente directive fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Elle précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, pour le compte d'une entreprise ferroviaire nécessitant un certificat de sécurité ou d'un gestionnaire de l'infrastructure nécessitant un agrément de sécurité.

2. Les États membres n'empêchent pas, sur la base des dispositions nationales applicables aux autres agents se trouvant à bord des trains de marchandises, les trains de marchandises de traverser les frontières ou d'assurer un transport national sur leur territoire.

⁽¹⁾ JO L 255 du 30.9.2005, p. 22.

⁽²⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

3. Sans préjudice de l'article 7, les États membres peuvent exclure des mesures qu'ils arrêtent en vue de la mise en œuvre de la présente directive les conducteurs de train opérant exclusivement sur:

- a) les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers;
- b) les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers et de marchandises;
- c) les infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;
- d) les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «autorité compétente»: l'autorité de sécurité visée à l'article 16 de la directive 2004/49/CE;
- b) «conducteur de train»: une personne apte et autorisée à conduire de façon autonome, responsable et sûre des trains, y compris les locomotives, les locomotives de manœuvre, les trains de travaux, les véhicules ferroviaires d'entretien ou les trains destinés au transport ferroviaire de passagers ou de marchandises;
- c) «système ferroviaire»: le système constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes du système ferroviaire, et le matériel roulant de toutes catégories et origine parcourant ces infrastructures, tel que défini dans la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ⁽¹⁾ et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel ⁽²⁾;
- d) «gestionnaire de l'infrastructure»: toute entité ou entreprise chargée en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ou d'une partie de celle-ci, telle qu'elle est définie à l'article 3 de la directive 91/440/CEE, ainsi que, éventuellement, de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes;
- e) «entreprise ferroviaire», une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des

capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ⁽³⁾, et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de passagers par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise. Ces termes englobent également les entreprises qui fournissent uniquement la traction;

- f) «spécifications techniques d'interopérabilité» ou «STI»: les spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel, tels qu'ils sont définis dans les directives 96/48/CE et 2001/16/CE;
- g) «Agence»: l'Agence ferroviaire européenne instituée par le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne ⁽⁴⁾;
- h) «certificat de sécurité»: le certificat délivré à une entreprise ferroviaire par une autorité compétente, conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE;
- i) «attestation»: l'attestation complémentaire harmonisée précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire ainsi que le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire;
- j) «agrément de sécurité»: le certificat délivré à un gestionnaire de l'infrastructure par une autorité compétente, conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE;
- k) «centre de formation»: une entité accréditée ou reconnue par l'autorité compétente pour donner des cours de formation.

CHAPITRE II

CERTIFICATION DES CONDUCTEURS

Article 4

Modèle communautaire de certification

1. Tout conducteur de train doit posséder l'aptitude et les qualifications nécessaires pour assurer la conduite de trains et être titulaire des documents suivants:

- a) une licence attestant que le conducteur remplit des conditions minimales en matière d'exigences médicales, de scolarité de base et de compétences professionnelles générales. La licence indique l'identité du conducteur, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de sa validité. La licence est conforme aux prescriptions de l'annexe I, jusqu'à ce que le modèle communautaire de certification soit adopté conformément au paragraphe 4;
- b) une ou plusieurs attestations indiquant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire. Chaque attestation est conforme aux prescriptions de l'annexe I.

⁽¹⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 164 du 30.4.2004, p. 114).

⁽²⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/50/CE.

⁽³⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/49/CE.

⁽⁴⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1. Version corrigée dans JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

2. Toutefois, l'obligation de posséder une attestation pour une partie spécifique de l'infrastructure ne s'applique pas dans les cas exceptionnels énumérés ci-après, dès lors qu'un autre conducteur de train possédant une attestation valide pour l'infrastructure concernée se tient aux côtés du conducteur durant la conduite:

- a) lorsque la perturbation du service ferroviaire impose de dévier des trains ou d'entretenir les voies, tel que spécifié par le gestionnaire de l'infrastructure;
- b) pour des services exceptionnels uniques pour lesquels des trains anciens sont utilisés;
- c) pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises, moyennant l'accord du gestionnaire de l'infrastructure;
- d) pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive;
- e) aux fins de formation et d'examen des conducteurs.

La décision de recourir à cette possibilité incombe à l'entreprise ferroviaire et ne peut pas être imposée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné ou par l'autorité compétente.

Chaque fois qu'il est fait appel à un conducteur supplémentaire comme prévu ci-dessus, le gestionnaire de l'infrastructure en est informé au préalable.

3. L'attestation autorise la conduite dans une ou plusieurs catégories parmi les suivantes:

- a) catégorie A: locomotives de manœuvre, trains de travaux, véhicules ferroviaires d'entretien et locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres;
- b) catégorie B: transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories, couvrant tous les codes visés au paragraphe 4.

4. Au plus tard le ... (*), la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, et sur la base d'un projet préparé par l'Agence, un modèle communautaire pour la licence, l'attestation et la copie certifiée conforme de l'attestation, et en détermine aussi les caractéristiques physiques. Pour ce faire, la Commission tient compte des mesures de lutte contre la contrefaçon.

Au plus tard le ... (*), la Commission adopte les codes communautaires pour les différents types des catégories A et B visés au paragraphe 3, conformément à la procédure prévue à l'article 31, paragraphe 2, sur la base d'une recommandation de l'Agence.

Article 5

Mesures antifraudes

Les autorités compétentes et les entités de délivrance prennent toutes les dispositions nécessaires pour éviter les risques de falsification des licences et attestations et d'altération du contenu des registres prévus à l'article 22.

(*) Un an à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 6

Propriété, langue et entités de délivrance

1. Une licence appartient à son titulaire et est délivrée par l'autorité compétente définie à l'article 3, point a). Lorsque l'autorité compétente ou son agent délivre une licence établie dans une langue nationale qui n'est pas une langue communautaire, elle établit une version bilingue de la licence en utilisant l'une des langues communautaires.

2. Une attestation est délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui. L'attestation appartient à l'entreprise ou au gestionnaire qui la délivre. Néanmoins, conformément à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 2004/49/CE, les conducteurs peuvent en obtenir une copie certifiée conforme. Lorsqu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure délivre une attestation établie dans une langue nationale qui n'est pas une langue communautaire, ils établissent une version bilingue de l'attestation en utilisant l'une des langues communautaires.

Article 7

Validité territoriale

1. La licence est valide sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

2. L'attestation n'est valide que pour les infrastructures et le matériel roulant qui y sont indiqués.

Article 8

Reconnaissance de documents de certification de conducteurs de train de pays tiers

Les documents de certification de conducteurs de train d'un pays tiers opérant exclusivement sur les sections frontalières du système ferroviaire d'un État membre peuvent faire l'objet d'une reconnaissance de la part de cet État membre conformément aux accords bilatéraux conclus avec le pays tiers en question.

CHAPITRE III

CONDITIONS D'OBTENTION DE LA LICENCE ET DE L'ATTESTATION

Article 9

Exigences minimales

1. Pour obtenir une licence, le candidat doit satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 10 et 11. Pour obtenir une attestation et afin que celle-ci demeure valide, le candidat doit être en possession d'une licence et satisfaire aux exigences minimales prévues aux articles 12 et 13.

2. Un État membre peut appliquer des conditions plus strictes à la délivrance de licences sur son propre territoire. Toutefois, il est tenu de reconnaître les licences délivrées par les autres États membres conformément à l'article 7.

SECTION I

Licence

Article 10

Âge minimal

Les États membres fixent l'âge minimal des candidats à une licence, qui doit être de vingt ans au moins. Toutefois, un État membre peut délivrer une licence à un candidat dès que celui-ci a atteint l'âge de dix-huit ans, la validité d'une telle licence étant alors limitée au territoire de l'État membre qui la délivre.

Article 11

Exigences de base

1. Le candidat doit avoir suivi avec succès au moins neuf ans d'enseignement primaire et secondaire et avoir mené à bien une formation de base équivalente au niveau 3 visé dans la décision 85/368/CEE du Conseil 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes ⁽¹⁾.
2. Le candidat confirme son aptitude physique en réussissant un examen médical réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un médecin reconnu ou accrédité conformément à l'article 20. Cet examen comprend au moins les critères indiqués à l'annexe II, points 1.1, 1.2, 1.3 et 2.1.
3. Le candidat justifie de son aptitude psychologique sur le plan professionnel en réussissant un examen réalisé ou supervisé, selon la décision de l'État membre, par un psychologue ou un médecin reconnu ou accrédité conformément à l'article 20. Cet examen porte au moins sur les critères indiqués à l'annexe II, point 2.2.
4. Le candidat doit avoir justifié de ses connaissances professionnelles générales en réussissant un examen portant au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe IV.

SECTION II

Attestation

Article 12

Connaissances linguistiques

Le critère lié aux connaissances linguistiques indiqué à l'annexe VI doit être rempli pour l'infrastructure pour laquelle l'attestation est demandée.

Article 13

Qualifications professionnelles

1. Le candidat doit avoir réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives au matériel roulant pour lequel l'attestation est demandée. Cet examen porte au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe V.

2. Le candidat doit avoir réussi un examen sur ses connaissances et ses compétences professionnelles relatives aux infrastructures pour lesquelles l'attestation est demandée. Cet examen porte au moins sur les matières générales indiquées à l'annexe VI. Le cas échéant, l'examen porte également sur les connaissances linguistiques, conformément à l'annexe VI, point 8.

3. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure dispense au candidat une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité prévu par la directive 2004/49/CE.

CHAPITRE IV

PROCÉDURE D'OBTENTION DE LA LICENCE ET DE L'ATTES-TATION

Article 14

Obtention de la licence

1. L'autorité compétente publie la procédure à suivre pour l'obtention d'une licence.
2. Toute demande de licence est introduite auprès de l'autorité compétente par le candidat conducteur ou par une entité agissant en son nom.
3. Les demandes adressées à l'autorité compétente peuvent concerner la délivrance d'une nouvelle licence, une mise à jour des données figurant sur la licence, un renouvellement ou l'obtention d'un duplicata.
4. L'autorité compétente délivre la licence le plus rapidement possible et au plus tard un mois après avoir reçu tous les documents nécessaires.
5. Une licence est valide pour une durée de dix ans, sous réserve de l'article 16, paragraphe 1.
6. Une licence est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'autorité compétente est autorisée à dupliquer une licence en réponse à une demande de duplicata.

Article 15

Obtention de l'attestation

Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure établit ses propres procédures pour la délivrance et la mise à jour des attestations conformément à la présente directive et les intègre dans son système de gestion de la sécurité, ainsi que les procédures de recours permettant aux conducteurs de demander la révision d'une décision relative à la délivrance, à la mise à jour, à la suspension ou au retrait d'une attestation.

Les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de l'infrastructure mettent à jour l'attestation sans délai chaque fois que le titulaire de l'attestation a obtenu de nouvelles autorisations relatives au matériel roulant ou aux infrastructures.

⁽¹⁾ JO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

*Article 16***Vérifications périodiques**

1. Afin qu'une licence demeure valide, son titulaire doit réussir des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées à l'article 11, paragraphes 2 et 3. Pour ce qui concerne les exigences médicales, la fréquence minimale est respectée conformément aux dispositions de l'annexe II, point 3.1. Les contrôles médicaux sont réalisés ou supervisés par un médecin reconnu ou accrédité conformément à l'article 20. Pour ce qui concerne les connaissances professionnelles générales, les dispositions de l'article 23, paragraphe 8, sont applicables.

Lors du renouvellement d'une licence, l'autorité compétente vérifie dans le registre prévu à l'article 22, paragraphe 1, point a), que le conducteur remplit les conditions visées au premier alinéa du présent paragraphe.

2. Afin qu'une attestation demeure valide, son titulaire se soumet à des examens et/ou contrôles périodiques portant sur les exigences énoncées aux articles 12 et 13. L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure qui emploie le conducteur ou qui a passé un contrat avec lui fixe la fréquence de ces examens/contrôles en fonction de son propre système de gestion de la sécurité, en respectant les périodicités minimales indiquées à l'annexe VII.

Pour chacune de ces vérifications, l'entité de délivrance confirme, par une mention sur ladite attestation et dans le registre prévu à l'article 22, paragraphe 2, point a), que le conducteur satisfait aux exigences visées au premier alinéa du présent paragraphe.

3. Si l'intéressé manque à une vérification périodique ou y obtient un résultat négatif, la procédure prévue à l'article 18 s'applique.

*Article 17***Cessation d'emploi**

Lorsqu'un conducteur cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci ou celle-ci en informe sans délai l'autorité compétente.

La licence demeure valide tant que les conditions prévues à l'article 16, paragraphe 1, sont remplies.

Une attestation perd sa validité lorsque son titulaire cesse d'être employé en cette qualité. Toutefois, le titulaire reçoit une copie certifiée conforme de l'attestation pour être en mesure de justifier de ses compétences professionnelles. En délivrant une attestation au conducteur, une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure tient compte de ces compétences.

*Article 18***Suivi des conducteurs par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure**

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont tenus de s'assurer et de vérifier que les licences et

les attestations des conducteurs qu'ils emploient ou avec lesquels ils ont passé un contrat sont valides.

Ils mettent en place un système de suivi de leurs conducteurs. Si les résultats de ce suivi mettent en question les compétences requises d'un conducteur pour exercer son emploi et le maintien de sa licence ou de son attestation, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure prend immédiatement les mesures nécessaires.

2. Lorsqu'un conducteur considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, selon le cas.

Dès qu'une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure est informé, le cas échéant par un médecin, que l'état de santé d'un conducteur s'est détérioré de telle manière que son aptitude à exercer son emploi est mise en cause, il prend immédiatement les mesures nécessaires, y compris l'examen décrit à l'annexe II, point 3.1. En outre, il veille à ce qu'à aucun moment durant son service, le conducteur ne soit sous l'influence d'une substance susceptible d'affecter sa concentration, sa vigilance ou son comportement. L'autorité compétente est informée sans délai dans tout cas d'incapacité de travail dont la durée est supérieure à trois mois.

CHAPITRE V

TÂCHES ET DÉCISIONS DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE*Article 19***Tâches de l'autorité compétente**

1. L'autorité compétente accomplit les tâches suivantes de manière transparente et non discriminatoire:

- a) délivrer et mettre à jour les licences, et en fournir des duplicatas, conformément aux articles 6 et 14;
- b) assurer des examens et/ou contrôles périodiques, conformément à l'article 16, paragraphe 1;
- c) suspendre et retirer les licences, et communiquer à l'entité de délivrance les demandes motivées de suspension des attestations, conformément à l'article 28;
- d) pour autant que l'État membre l'ait désignée à cette fin, reconnaître les personnes ou organismes conformément aux articles 23 et 24;
- e) veiller à la publication et à la mise à jour d'un registre de personnes et d'organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 20;
- f) veiller à la tenue et à la mise à jour d'un registre de licences conformément à l'article 16, paragraphe 1, et à l'article 22, paragraphe 1;
- g) contrôler le processus de certification des conducteurs conformément à l'article 25;

- h) effectuer les contrôles prévus à l'article 28;
- i) établir les critères nationaux applicables aux examinateurs conformément à l'article 24, paragraphe 5.

L'autorité compétente répond rapidement aux demandes d'information et présente sans délai toute demande d'information complémentaire dans le cadre de la préparation des licences.

2. L'autorité compétente ne délègue pas à des tiers les tâches visées aux points c), f) et g) du paragraphe 1.

3. Toute délégation de tâches est effectuée de manière transparente et non discriminatoire, et ne saurait donner lieu à un conflit d'intérêts.

4. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite les tâches visées au paragraphe 1, points a) ou b), à une entreprise ferroviaire, au moins l'une des conditions suivantes doit être remplie:

- a) l'entreprise ferroviaire ne délivre des licences qu'à ses propres conducteurs;
- b) sur le territoire concerné, l'entreprise ferroviaire ne jouit de l'exclusivité pour aucune des tâches qui lui sont déléguées ou sous-traitées.

5. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, le mandataire habilité ou le contractant est tenu de respecter, dans le cadre de l'exécution de ces tâches, les obligations imposées aux autorités compétentes par la présente directive.

6. Lorsqu'une autorité compétente délègue ou sous-traite des tâches, elle met en place un système afin de contrôler la façon dont ces tâches ont été accomplies et elle s'assure que les conditions énoncées aux paragraphes 2, 4 et 5 sont remplies.

Article 20

Accréditation et reconnaissance

1. Les personnes ou organismes accrédités en vertu de la présente directive sont accrédités par un organisme d'accréditation désigné par l'État membre concerné. Le processus d'accréditation se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité, comme les normes européennes pertinentes de la série EN 45000, ainsi que sur l'évaluation d'un dossier présenté par le candidat qui atteste dûment de ses compétences dans le domaine concerné.

2. À défaut de l'accréditation visée au paragraphe 1, un État membre peut prévoir que les personnes ou organismes reconnus en vertu de la présente directive soient reconnus par l'autorité compétente ou un organisme désigné par l'État membre concerné. Le processus de reconnaissance se fonde sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. Toutefois, lorsqu'une compétence recherchée est extrêmement rare, il peut être dérogé à cette règle après avis favorable de la Commission selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

Le critère d'indépendance ne s'applique pas aux tâches de formation visées à l'article 23, paragraphes 5 et 6.

3. L'autorité compétente veille à la publication et à la mise à jour du registre des personnes et organismes qui ont été accrédités ou reconnus en vertu de la présente directive.

Article 21

Décisions de l'autorité compétente

1. L'autorité compétente motive ses décisions.
2. L'autorité compétente veille à ce que soit instaurée une procédure de recours administratif permettant à l'employeur et au conducteur de demander la révision d'une décision afférente à toute demande au titre de la présente directive.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir un contrôle judiciaire des décisions prises par l'autorité compétente.

Article 22

Registres et échange d'informations

1. Les autorités compétentes sont tenues de:
 - a) tenir un registre de toutes les licences délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque licence indiquées à l'annexe I, point 4, lesquelles doivent être accessibles au moyen du numéro national attribué à chaque conducteur. Il est mis à jour régulièrement;
 - b) fournir, sur demande motivée, des renseignements sur l'état de telles licences aux autorités compétentes des autres États membres, à l'Agence ou à tout employeur de conducteurs.
2. Chaque entreprise ferroviaire et chaque gestionnaire de l'infrastructure est tenu de:
 - a) tenir ou veiller à ce que soit tenu un registre de toutes les attestations délivrées, mises à jour, renouvelées, modifiées, expirées, suspendues, retirées ou déclarées perdues, volées ou détruites. Ce registre contient les données de chaque attestation prescrites à l'annexe I, point 4, ainsi que les données relatives aux vérifications périodiques prévues à l'article 16. Il est mis à jour régulièrement;
 - b) coopérer avec l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils sont établis afin d'échanger des informations avec l'autorité compétente et donner à celle-ci accès aux données nécessaires;
 - c) fournir des renseignements sur le contenu de ces attestations aux autorités compétentes des autres États membres, à leur demande, lorsque cela s'impose en raison de leurs activités transnationales.

3. Les autorités compétentes coopèrent avec l'Agence en vue d'assurer l'interopérabilité des registres prévus aux paragraphes 1 et 2. À cet effet, la Commission adopte avant le ... (*), conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, les paramètres fondamentaux des registres à établir, tels que les données à enregistrer, leur format et le protocole d'échange de données, les droits d'accès, la durée de conservation des données et les procédures à suivre en cas de faillite.

4. Les autorités compétentes, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires veillent à ce que les registres prévus aux paragraphes 1 et 2, et les modes d'exploitation de ces registres soient conformes à la directive 95/46/CE.

5. L'Agence veille à ce que le système établi au paragraphe 2, points a) et b), soit conforme au règlement (CE) n° 45/2001.

CHAPITRE VI

FORMATION ET EXAMEN DES CONDUCTEURS

Article 23

Formation

1. La formation des conducteurs comprend un volet relatif à la licence, qui porte sur les connaissances professionnelles générales décrites à l'annexe IV, et un volet relatif à l'attestation, qui porte sur les connaissances professionnelles spécifiques décrites aux annexes V et VI.

2. La méthode de formation respecte les critères énoncés à l'annexe III.

3. Les objectifs de formation détaillés sont définis à l'annexe IV pour la licence, et aux annexes V et VI pour l'attestation. Ils peuvent être complétés:

- a) par les STI pertinentes — la Commission veille, selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, à assurer la cohérence entre les STI et les annexes de la présente directive — ou
- b) par les critères proposés par l'Agence conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 881/2004 et adoptés par la Commission conformément à l'article 31, paragraphe 2, de la présente directive.

4. Conformément à l'article 13 de la directive 2004/49/CE, les États membres veillent à ce que les candidats conducteurs aient un accès équitable et non discriminatoire à la formation nécessaire pour satisfaire aux conditions d'obtention de la licence et de l'attestation.

5. Les tâches de formation liées aux connaissances professionnelles générales, telles qu'elles sont prévues à l'article 11, paragraphe 4, aux connaissances linguistiques prévues à l'article 12 et aux compétences professionnelles relatives au matériel roulant prévues à l'article 13, paragraphe 1, sont accomplies par des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus conformément à l'article 20.

6. Les tâches de formation liées à la connaissance des infrastructures, telles qu'elles sont décrites à l'article 13, paragraphe

2, y compris les itinéraires et les règles et procédures d'exploitation, sont accomplies par des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par l'État membre dans lequel l'infrastructure est située.

7. En ce qui concerne la licence, le système général de reconnaissance des qualifications professionnelles établi par la directive 2005/36/CE continue de s'appliquer à la reconnaissance des qualifications professionnelles des conducteurs ressortissants d'un État membre qui ont obtenu leur attestation de formation dans un pays tiers.

8. Un système de formation continue est mis en place pour faire en sorte que les compétences du personnel soient maintenues, conformément à l'annexe III, point 2 e), de la directive 2004/49/CE.

Article 24

Examens

1. Les examens destinés à vérifier les qualifications requises et les examinateurs chargés de cette tâche sont déterminés:

- a) pour le volet relatif à la licence, par l'autorité compétente, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir la licence conformément à l'article 14, paragraphe 1;
- b) pour le volet relatif à l'attestation, par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure, lors de l'établissement de la procédure à suivre pour obtenir l'attestation conformément à l'article 15.

2. Les examens visés au paragraphe 1 sont supervisés par des examinateurs compétents, accrédités ou reconnus conformément à l'article 20, et ils sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts.

3. L'évaluation de la connaissance de l'infrastructure, y compris les itinéraires et les règles d'exploitation, est confiée à des personnes ou des organismes accrédités ou reconnus par l'État membre dans lequel l'infrastructure est située.

4. Les examens visés au paragraphe 1 sont organisés de façon à garantir l'absence de tout conflit d'intérêts, sans préjudice de la possibilité que l'examineur puisse faire partie de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure délivrant l'attestation.

5. Le choix des examinateurs et des examens peut être soumis à des critères communautaires proposés par l'Agence et adoptés par la Commission selon la procédure prévue à l'article 31, paragraphe 2. En l'absence de tels critères communautaires, les autorités compétentes établissent des critères nationaux.

6. Des examens théoriques et pratiques sont organisés à la fin de la formation. L'aptitude à la conduite est évaluée lors de tests de conduite effectués sur le réseau. Des simulateurs peuvent être utilisés pour tester l'application des règles d'exploitation et la prestation du conducteur dans des situations particulièrement difficiles.

(*) Un an à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

CHAPITRE VII

ÉVALUATION

Article 25

Normes de qualité

Les autorités compétentes s'assurent que toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences et de mise à jour des licences et des attestations font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE.

Article 26

Évaluation indépendante

1. Une évaluation indépendante des procédures d'acquisition et d'évaluation des connaissances et des compétences professionnelles, ainsi que du système de délivrance des licences et attestations, est effectuée dans chaque État membre selon une périodicité ne dépassant pas cinq ans. Cela ne s'applique pas aux activités qui sont déjà couvertes par les systèmes de gestion de la sécurité que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure ont mis en place conformément à la directive 2004/49/CE. L'évaluation est réalisée par des personnes qualifiées qui ne sont pas elles-mêmes associées aux activités en question.

2. Les résultats de ces évaluations indépendantes sont dûment étayés et portés à l'attention des autorités compétentes concernées. Si nécessaire, les États membres prennent les mesures appropriées en vue de remédier à toute carence mise au jour par l'évaluation indépendante.

CHAPITRE VIII

CERTIFICATION DES AUTRES AGENTS

Article 27

Rapport sur les autres agents

L'Agence détermine, dans un rapport à présenter au plus tard le ... (*), le profil et les tâches des autres agents présents dans les locomotives et les trains qui accomplissent des tâches déterminantes pour la sécurité et dont les qualifications professionnelles concourent ainsi à la sécurité ferroviaire, et qui devraient être réglementés au niveau communautaire au moyen d'un système de licences et/ou d'attestations pouvant être analogue à celui qui est mis en place par la présente directive.

(*) Deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

CHAPITRE IX

CONTRÔLES ET SANCTIONS

Article 28

Contrôles par l'autorité compétente

1. L'autorité compétente peut à tout moment prendre les mesures nécessaires pour vérifier à bord des trains circulant sur le territoire relevant de sa compétence, si les conducteurs de train sont munis des documents délivrés en vertu de la présente directive.

2. Nonobstant la vérification prévue au paragraphe 1, en cas de négligence commise au travail, l'autorité compétente peut vérifier si le conducteur en question répond aux exigences énoncées à l'article 13.

3. L'autorité compétente peut procéder à des enquêtes concernant le respect de la présente directive par les conducteurs, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les examinateurs et les centres de formation exerçant leurs activités sur le territoire relevant de sa compétence.

4. Si l'autorité compétente estime qu'un conducteur ne remplit plus une ou plusieurs conditions requises, elle prend les mesures suivantes:

a) s'il s'agit d'une licence délivrée par l'autorité compétente: l'autorité compétente suspend la licence. La suspension est provisoire ou définitive en fonction de l'importance des problèmes créés pour la sécurité ferroviaire. Elle notifie immédiatement sa décision motivée à l'intéressé ainsi qu'à son employeur, sans préjudice du droit de recours prévu à l'article 21. Elle indique la procédure à suivre pour récupérer la licence;

b) s'il s'agit d'une licence délivrée par une autorité compétente d'un autre État membre, l'autorité compétente adresse à cette autorité une demande motivée visant soit à un contrôle complémentaire, soit à la suspension de la licence. L'autorité auteur de la demande informe la Commission et les autres autorités compétentes de sa demande. L'autorité qui a délivré la licence en question examine la demande dans un délai de quatre semaines et notifie sa décision à l'autre autorité. Elle informe également la Commission et les autres autorités compétentes de sa décision. Chaque autorité compétente a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant la notification de la décision de l'autorité de délivrance;

c) s'il s'agit d'une attestation: l'autorité compétente s'adresse à l'entité de délivrance et demande soit un contrôle complémentaire, soit la suspension de l'attestation. L'entité de délivrance prend les mesures nécessaires et en informe l'autorité compétente dans un délai de quatre semaines. L'autorité compétente a la faculté d'interdire à un conducteur de train d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence en attendant l'information de la part de l'entité de délivrance, et en informe la Commission et les autres autorités compétentes.

En tout état de cause, si l'autorité compétente juge qu'un conducteur déterminé constitue une menace grave pour la sécurité ferroviaire, elle prend immédiatement les dispositions requises, par exemple demander au gestionnaire de l'infrastructure d'arrêter le train et interdire au conducteur concerné d'opérer sur le territoire relevant de sa compétence aussi longtemps que cela sera nécessaire. Elle informe la Commission et les autres autorités compétentes d'une telle décision.

Dans tous les cas, l'autorité compétente, ou l'organisme désigné à cet effet, met à jour le registre prévu à l'article 22.

5. Si une autorité compétente membre estime qu'une décision prise par une autorité compétente d'un autre État membre en vertu du paragraphe 4 ne satisfait pas aux critères pertinents, la Commission est saisie de la question et rend son avis dans un délai de trois mois. Si nécessaire, des actions correctives sont proposées à l'État membre concerné. En cas de désaccord ou de litige, le comité visé à l'article 31, paragraphe 1, est saisi de la question et la Commission prend les mesures nécessaires selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2. Un État membre peut maintenir l'interdiction prononcée à l'encontre d'un conducteur de conduire sur son territoire conformément au paragraphe 4, jusqu'à ce que la question soit réglée conformément au présent paragraphe.

Article 29

Sanctions

Sans préjudice des autres sanctions ou procédures prévues par la présente directive, les États membres déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir sa mise en œuvre. Ces sanctions doivent être efficaces, proportionnées, non discriminatoires et dissuasives. Les États membres notifient à la Commission ce régime au plus tard à la date spécifiée à l'article 35, et toute modification ultérieure de ce régime dans les meilleurs délais.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS FINALES

Article 30

Adaptations des annexes

Les annexes sont adaptées au progrès scientifique et technique conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2.

Article 31

Comité

1. La Commission est assistée par un comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE.

2. Dans le cas où 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 celle-ci.

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.

Article 32

Rapport

L'Agence évalue l'évolution de la certification des conducteurs de train effectuée conformément à la présente directive. Elle soumet à la Commission, au plus tard quatre ans après l'adoption des paramètres fondamentaux des registres prévus à l'article 22, paragraphe 3, un rapport indiquant, le cas échéant, les améliorations à apporter au système en ce qui concerne:

- a) les procédures de délivrance des licences et des attestations;
- b) l'accréditation des centres de formation et des examinateurs;
- c) le système de qualité mis en place par les autorités compétentes;
- d) la reconnaissance mutuelle des attestations;
- e) l'adéquation des exigences de formation énoncées aux annexes IV, V et VI avec la structure du marché et les catégories visées à l'article 4, paragraphe 2, point a);
- f) l'interconnexion des registres et la mobilité sur le marché de l'emploi.

En outre, l'Agence peut, le cas échéant, recommander dans ce rapport des mesures concernant l'examen théorique et pratique destiné à vérifier les connaissances professionnelles des candidats pour l'attestation harmonisée relative au matériel roulant et à l'infrastructure concernée.

La Commission prend les mesures appropriées sur la base de ces recommandations et propose, si nécessaire, des modifications à la présente directive.

Article 33

Utilisation d'une carte à puce

L'Agence évalue, au plus tard le ... (*), la possibilité d'utiliser une carte à puce combinant la licence et les attestations prévues à l'article 4 et prépare une analyse coûts/avantages. Le cas échéant, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, et sur la base d'un projet élaboré par l'Agence, les spécifications techniques et fonctionnelles de cette carte à puce. L'introduction d'une carte à puce peut rendre nécessaire une adaptation des annexes conformément à l'article 30.

(*) Cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

*Article 34***Coopération**

Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Les autorités compétentes coopèrent entre elles durant cette phase de mise en œuvre.

L'Agence assiste les autorités compétentes dans cette coopération et organise des réunions opportunes avec les représentants des autorités compétentes.

*Article 35***Mise en œuvre**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le ... (*). Ils en informent immédiatement la Commission.

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. La Commission en informe les autres États membres.

3. Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.

*Article 36***Mise en œuvre progressive et périodes transitoires**

La présente directive est mise en œuvre progressivement, selon les étapes suivantes:

- 1) les registres prévus à l'article 22 sont établis dans les deux ans à partir de l'adoption des paramètres fondamentaux des registres prévus à l'article 22, paragraphe 3.
- 2) a) Dans les deux ans suivant l'adoption des paramètres fondamentaux prévus à l'article 22, paragraphe 3, les attestations ou licences sont délivrées conformément à la présente directive aux conducteurs qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre, ou qui travaillent dans au moins deux États membres, sans préjudice des dispositions du point 3).

À partir de la même date, tous les conducteurs de train assurant les services susmentionnés, y compris ceux qui ne possèdent pas encore de licence ou d'attestation conforme à la présente directive, se soumettent aux vérifications périodiques prévues à l'article 16.

(*) Vingt-quatre mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

- b) Dans les deux ans à partir de l'établissement des registres prévus au point 1), toutes les nouvelles licences et attestations sont délivrées conformément à la présente directive, sans préjudice des dispositions du point 3).

- c) Dans les sept ans à partir de l'établissement des registres prévus au point 1), tous les conducteurs sont en possession de licences et d'attestations conformes à la présente directive. Les entités de délivrance tiennent compte de toutes les compétences professionnelles déjà acquises par chaque conducteur, de façon telle que cette exigence n'entraîne pas de charge administrative et financière inutile. Les droits de conduite octroyés antérieurement au conducteur sont maintenus, dans la mesure du possible. Les entités de délivrance peuvent néanmoins décider, pour un conducteur ou un groupe de conducteurs, selon le cas, que des examens et/ou une formation supplémentaires sont nécessaires pour délivrer les licences et/ou les attestations au titre de la présente directive;

- 3) les conducteurs autorisés à conduire conformément aux dispositions qui s'appliquaient avant l'entrée en application des dispositions de la présente directive au point 2) a) ou b) peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits, sans que les dispositions de la présente directive ne s'applique, pour une durée maximale de sept ans à partir de l'établissement des registres prévu au point 1).

S'agissant des apprentis qui ont entamé un programme d'enseignement et de formation agréé ou une formation agréée avant l'entrée en application des dispositions de la présente directive au point 2), sous a) ou b), les États membres peuvent assurer la certification de ces apprentis conformément aux dispositions nationales existantes.

En ce qui concerne les conducteurs et les apprentis visés au présent point, l'autorité ou les autorités compétentes concernées peuvent accorder à titre exceptionnel des dérogations aux exigences médicales énoncées à l'annexe II. La validité d'une licence ayant fait l'objet d'une telle dérogation est limitée au territoire des États membres concernés;

- 4) les autorités compétentes, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que des vérifications périodiques correspondant à celles prévues par l'article 16 soient appliquées progressivement aux conducteurs qui ne possèdent pas de licences et d'attestations conformes à la présente directive;
- 5) si un État membre en fait la demande, la Commission invite l'Agence à réaliser, en consultation avec cet État membre, une analyse coûts/avantages de l'application des dispositions de la présente directive aux conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire de cet État membre. Cette analyse porte sur une période de dix ans. Elle est soumise à la Commission dans les deux ans à partir de la date d'établissement du registre prévu au point 1).

Si l'analyse coûts/avantages révèle que l'application des dispositions de la présente directive à ces conducteurs de train entraîne des coûts supérieurs aux avantages qu'elle procure, la Commission adopte, conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, une décision dans les six mois suivant les résultats de l'analyse. Il peut résulter de cette décision qu'il n'est pas obligatoire d'appliquer les dispositions du point 2), sous b) et c) du présent article auxdits conducteurs de train sur le territoire de l'État membre concerné pour une période pouvant aller jusqu'à dix ans.

Au plus tard vingt-quatre mois avant l'expiration de cette période d'exemption temporaire, la Commission peut, prenant en compte les évolutions du secteur ferroviaire intervenues dans l'État membre concerné et conformément à la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, inviter l'Agence à effectuer à une nouvelle analyse coûts/avantages, qu'elle soumettra à la Commission au plus tard douze mois avant l'expiration de la période d'exemption temporaire. La Commission prend une décision conformément à la procédure prévue au deuxième alinéa du présent point.

Article 37

Entrée en vigueur

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

Article 38

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Par le Conseil

...

Le président

Le président

...

ANNEXE I

MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE LICENCE ET D'ATTESTATION COMPLÉMENTAIRE HARMONISÉE**1. CARACTÉRISTIQUES DE LA LICENCE**

Les caractéristiques physiques de la licence de conducteur de train doivent être conformes aux normes ISO 7810 et ISO 7816-1.

La carte doit être en polycarbonate.

Les méthodes de vérification des caractéristiques des licences de conducteur destinées à garantir leur conformité avec les normes internationales doivent être conformes à la norme ISO 10373.

2. CONTENU DE LA LICENCE

Au recto de la licence doivent figurer:

- a) la mention «licence de conducteur de train», imprimée en gros caractères dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la licence;
- b) la mention du nom de l'État membre qui délivre la licence;
- c) le signe distinctif de l'État membre qui délivre la licence conformément au code ISO 3166 du pays, imprimé en négatif dans un rectangle bleu et entouré de douze étoiles jaunes;
- d) les informations spécifiques à la licence délivrée, numérotées comme suit:
 - i) le nom de famille du titulaire;
 - ii) le ou les autres noms et prénoms du titulaire;
 - iii) la date et le lieu de naissance du titulaire;
 - iv) — la date de délivrance de la licence;
— la date d'expiration de la licence;
— le nom de l'autorité de délivrance;
— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);
 - v) le numéro de licence qui donne accès aux données du registre national;
 - vi) la photographie du titulaire;
 - vii) la signature du titulaire;
 - viii) le lieu de résidence permanent ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);
- e) la mention «modèle des Communautés européennes» dans la ou les langues de l'État membre qui délivre la licence et la mention «licence de conducteur de train» dans les autres langues de la Communauté, imprimées en jaune de façon à constituer la toile de fond de la licence;
- f) les couleurs de référence:
 - bleu: Pantone Reflex Blue;
 - jaune: Pantone Yellow;
- g) des informations additionnelles, ou les restrictions médicales à l'utilisation imposées par une autorité compétente conformément à l'annexe II, sous forme codée.

Les codes sont arrêtés par la Commission, selon la procédure visée à l'article 31, paragraphe 2, sur la base d'une recommandation de l'Agence.

3. ATTESTATION

L'attestation doit contenir les éléments suivants:

- a) le nom de famille du titulaire;
- b) le ou les autres noms et prénoms du titulaire;
- c) la date et le lieu de naissance du titulaire;
- d) — la date de délivrance de l'attestation;
— la date d'expiration de l'attestation;
— le nom de l'autorité de délivrance;
— le numéro de référence donné à l'employé par l'employeur (mention facultative);

- e) le numéro de l'attestation qui donne accès aux données du registre national;
- f) la photographie du titulaire;
- g) la signature du titulaire;
- h) le lieu de résidence principal ou l'adresse postale du titulaire (mention facultative);
- i) le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure pour le compte duquel le conducteur est habilité à conduire des trains;
- j) la catégorie dans laquelle le titulaire est habilité à conduire;
- k) le type ou les types de matériel roulant que le titulaire est habilité à conduire;
- l) les infrastructures sur lesquelles le titulaire est habilité à conduire;
- m) toute mention additionnelle ou restriction;
- n) les compétences linguistiques.

4. DONNÉES MINIMALES FIGURANT DANS LES REGISTRES NATIONAUX

a) Données relatives à la licence

Toutes les données figurant sur la licence et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 11 et 16.

b) Données relatives à l'attestation

Toutes les données figurant sur l'attestation et les données relatives au contrôle des exigences énoncées aux articles 12, 13 et 16.

ANNEXE II

EXIGENCES MÉDICALES

1. EXIGENCES GÉNÉRALES

1.1. Les conducteurs ne doivent être sujets à aucune pathologie ou ne suivre aucun traitement médical ni prendre de médicaments ou substances susceptibles de causer:

- une perte soudaine de conscience;
- une baisse d'attention ou de concentration;
- une incapacité soudaine;
- une perte d'équilibre ou de coordination;
- une limitation significative de mobilité.

1.2. Vision

Les exigences suivantes en matière de vision doivent être respectées:

- acuité visuelle de loin, avec ou sans correction: 1,0 avec au minimum 0,5 pour l'œil le moins performant;
- lentilles correctives maximales: hypermétropie: +5/myopie: — 8. Des dérogations sont autorisées dans des cas exceptionnels et après avoir consulté un spécialiste de l'œil. Le médecin prend ensuite la décision;
- vision de près et intermédiaire: suffisante, qu'elle soit assistée ou non;
- les verres de contact et les lunettes sont autorisés s'ils sont contrôlés périodiquement par un spécialiste;
- vision des couleurs normale: utilisation d'un test reconnu, tel que l'Ishihara, complété par un autre test reconnu si nécessaire;
- champ de vision: complet;
- vision des deux yeux: effective; non exigé lorsque l'intéressé possède une adaptation adéquate et a acquis une capacité de compensation suffisante. Uniquement dans le cas où l'intéressé a perdu la vision binoculaire tandis qu'il exerçait déjà ses fonctions;
- vision binoculaire: effective;
- reconnaissance des signaux colorés: le test doit être fondé sur la reconnaissance de couleurs particulières et non sur des différences relatives;
- sensibilité aux contrastes: bonne;
- absence de maladie évolutive de l'œil;
- les implants oculaires, les kératotomies et les kératectomies sont autorisés à condition qu'ils soient vérifiés annuellement ou selon une périodicité fixée par le médecin;
- capacité de résistance aux éblouissements;
- les verres de contact colorés et les lentilles photochromatiques ne sont pas autorisés. Les lentilles dotées d'un filtre UV sont autorisées.

1.3. Exigences en matière d'audition et d'expression verbale

Audition suffisante confirmée par un audiogramme, c'est-à-dire:

- audition suffisante pour mener une conversation téléphonique et être capable d'entendre des tonalités d'alerte et des messages radio.

Les valeurs suivantes sont fournies à titre indicatif:

- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 40 dB à 500 et 1 000 Hz;
- le déficit auditif ne doit pas être supérieur à 45 dB à 2 000 Hz pour l'oreille ayant la conduction aérienne du son la moins bonne;
- absence d'anomalie du système vestibulaire;
- absence de trouble chronique du langage (à cause de la nécessité d'échanger des messages à haute et intelligible voix);
- les appareils acoustiques sont autorisés dans des cas particuliers.

1.4. Grossesse

En cas de faible tolérance ou d'état pathologique, la grossesse doit être considérée comme une cause temporaire d'exclusion des conducteurs. Les dispositions légales protégeant les conductrices enceintes doivent être appliquées.

2. CONTENU MINIMAL DE L'EXAMEN AVANT AFFECTATION

2.1. Examens médicaux:

- examen médical général;
- examens des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- analyses de sang ou d'urine, portant notamment sur la détection du diabète sucré, dans la mesure où elles sont nécessaires pour évaluer l'aptitude physique du candidat;
- électrocardiogramme (ECG) au repos;
- recherche de substances psychotropes, telles des drogues illicites ou une médication psychotrope, et de l'abus d'alcool mettant en cause l'aptitude à exercer la fonction;
- aptitudes cognitives: attention et concentration, mémoire, capacité de perception, raisonnement;
- communication;
- aptitudes psychomotrices: vitesse de réaction, coordination gestuelle.

2.2. Examens psychologiques sur le plan professionnel

Les examens psychologiques sur le plan professionnel ont pour but d'apporter une aide au niveau de l'affectation et de la gestion du personnel. Dans la détermination du contenu de l'évaluation psychologique, l'examen doit permettre de vérifier que le candidat conducteur ne présente pas de déficiences psychologiques professionnelles reconnues, en particulier au niveau des aptitudes opérationnelles, ou un facteur affectant sa personnalité, susceptibles de compromettre l'accomplissement de ses tâches en toute sécurité.

3. EXAMENS PÉRIODIQUES APRÈS AFFECTATION

3.1. Fréquence

Les examens médicaux (aptitude physique) sont effectués tous les trois ans au moins jusqu'à l'âge de 55 ans, ensuite tous les ans.

Cette fréquence doit être augmentée par le médecin si l'état de santé du membre du personnel l'exige.

Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, un examen médical approprié est effectué s'il existe une raison de penser que le titulaire de la licence ou de l'attestation ne satisfait plus aux exigences médicales énoncées à l'annexe II, point 1.

L'aptitude physique est vérifiée régulièrement et après tout accident du travail. Le médecin ou le service médical de l'entreprise peut décider d'effectuer un examen médical approprié complémentaire, notamment après une période d'absence d'au moins trente jours pour cause de maladie. L'employeur doit demander au médecin de vérifier l'aptitude physique du conducteur s'il a été amené à le relever de ses fonctions pour des raisons de sécurité.

3.2. Contenu minimal de l'examen périodique médical

Si le conducteur satisfait aux critères exigés lors de l'examen qui est effectué avant l'affectation, les examens périodiques doivent inclure au minimum:

- un examen médical général;
- un examen des fonctions sensorielles (vision, audition, perception des couleurs);
- des analyses de sang ou d'urine pour la détection du diabète sucré et d'autres maladies en fonction des indications de l'examen clinique;
- la recherche de drogues s'il existe des indications cliniques dans ce sens.

En outre, pour les conducteurs de train âgés de plus de 40 ans, l'ECG au repos est aussi exigé.

ANNEXE III

MÉTHODE DE FORMATION

Il convient d'assurer un bon équilibre entre la formation théorique (en classe et sous forme de démonstrations) et pratique (expérience du travail en conditions réelles, conduite sous et sans surveillance sur des voies qui sont bloquées aux fins de la formation).

La formation assistée par ordinateur est autorisée pour l'apprentissage individuel des règles d'exploitation, des contextes de signalisation, etc.

Quoique facultative, l'utilisation de simulateurs peut être utile pour une formation efficace des conducteurs. Ils sont particulièrement utiles pour former à des conditions de travail anormales ou à des règles qui sont rarement appliquées. Ils ont pour avantage de permettre aux conducteurs d'apprendre par la pratique à réagir à des situations qui ne peuvent faire l'objet d'une formation dans la réalité. En principe, les simulateurs de dernière génération doivent être utilisés.

En ce qui concerne l'acquisition des connaissances sur les itinéraires, il faut privilégier l'approche qui consiste à ce que le conducteur de train accompagne un autre conducteur pendant un nombre approprié de voyages sur l'itinéraire concerné, de jour comme de nuit. Une autre forme d'apprentissage parmi d'autres consiste à utiliser des enregistrements vidéo des itinéraires réalisés depuis la cabine du conducteur.

ANNEXE IV

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES GÉNÉRALES ET EXIGENCES CONCERNANT LA LICENCE

La formation générale a pour objectif:

- l'acquisition de la connaissance des techniques ferroviaires et des procédures qui y sont liées, y compris les principes de sécurité et la philosophie sur laquelle repose la réglementation relative à l'exploitation;
- l'acquisition de la connaissance des risques associés à l'exploitation ferroviaire et des différents moyens à déployer pour les maîtriser, et des procédures qui y sont liées;
- l'acquisition de la connaissance des principes régissant un ou plusieurs modes d'exploitation ferroviaire et des procédures qui y sont liées;
- l'acquisition de la connaissance des trains, de leurs éléments constitutifs et des exigences techniques relatives aux engins moteurs, aux wagons, aux voitures et au reste du matériel roulant, et des procédures qui y sont liées.

En particulier, le conducteur doit être capable:

- d'apprécier les exigences propres au métier de conducteur, l'importance de cette profession et ses contraintes sur les plans professionnel et privé (périodes de travail prolongées, absence du foyer familial, etc.);
- d'appliquer les règles relatives à la sécurité du personnel;
- d'identifier le matériel roulant;
- de connaître une méthode de travail et de l'appliquer de manière rigoureuse;
- de déterminer les documents de référence et d'application (manuel des procédures et manuel des lignes, tels que définis dans les STI «Exploitation», manuel du conducteur, manuel de dépannage, etc.);
- d'acquiescer des comportements compatibles avec l'exercice de responsabilités déterminantes pour la sécurité;
- de déterminer les procédures à mettre en œuvre en cas d'accident affectant des personnes;
- de discerner les risques liés à l'exploitation ferroviaire en général;
- de connaître les différents principes régissant la sécurité du trafic;
- d'appliquer les principes de base de l'électrotechnique.

ANNEXE V

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AU MATÉRIEL ROULANT ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION

Après avoir suivi la formation spécifique concernant le matériel roulant, le conducteur doit être capable d'accomplir les tâches ci-après.

1. ESSAIS ET VÉRIFICATIONS PRESCRITS AVANT LE DÉPART

Le conducteur doit être capable:

- de réunir la documentation et les équipements nécessaires;
- de vérifier les capacités de l'engin moteur;
- de vérifier les informations consignées dans les documents à bord de l'engin moteur;
- de s'assurer, en effectuant les vérifications et les essais prescrits, que l'engin moteur est en mesure de fournir l'effort de traction nécessaire et que les équipements de sécurité fonctionnent;
- de vérifier que les équipements de protection et de sécurité prescrits sont en place et fonctionnent lors des relais de traction et au début du voyage;
- d'assurer les opérations courantes d'entretien préventif.

2. CONNAISSANCE DU MATÉRIEL ROULANT

Pour conduire une locomotive, le conducteur doit connaître l'ensemble des organes de commande et des indicateurs mis à sa disposition, en particulier ceux qui concernent:

- la traction;
- le freinage;
- les éléments liés à la sécurité du trafic.

Pour pouvoir repérer et localiser une anomalie sur le matériel roulant, la signaler et déterminer les réparations à effectuer et, dans certains cas, intervenir lui-même, il doit connaître:

- les structures mécaniques;
- les organes de suspension et de liaison;
- les organes de roulement;
- les équipements de sécurité;
- les réservoirs à combustible, les dispositifs d'alimentation en combustible, les organes d'échappement;
- le dispositif de marquage, figurant à l'intérieur et à l'extérieur du matériel roulant, notamment les symboles utilisés pour le transport de marchandises dangereuses;
- les systèmes d'enregistrement des trajets;
- les systèmes électriques et pneumatiques;
- les organes de captage du courant et les équipements haute tension;
- les moyens de communication (radio sol-train, etc.);
- l'organisation des trajets;
- les éléments constitutifs du matériel roulant, leur rôle et les dispositifs propres au matériel remorqué, notamment le système d'arrêt du train par la mise à l'atmosphère de la conduite du frein;
- les organes de freinage;
- les éléments propres aux engins moteurs;
- la chaîne de traction, les moteurs et les transmissions.

3. ESSAIS DE FREIN

Le conducteur doit être capable:

- de vérifier et de calculer, avant le départ, si la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne dans les documents du véhicule;
- de vérifier le fonctionnement des différents éléments du dispositif de freinage de l'engin moteur et du train, le cas échéant, avant toute mise en mouvement, lors de la mise en marche et pendant la marche.

4. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE DU TRAIN EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable:

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises avant le départ;
- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction de paramètres tels que les limitations de vitesse, les conditions météorologiques ou tout changement dans la signalisation.

5. MAÎTRISE DE LA CONDUITE DU TRAIN DE FAÇON À NE PAS DÉGRADER LES INSTALLATIONS OU LE MATÉRIEL ROULANT

Le conducteur doit être capable:

- d'utiliser l'ensemble des dispositifs de commande qui sont à sa disposition en respectant les règles applicables;
- de faire démarrer le train en respectant les contraintes d'adhérence et de puissance;
- d'utiliser le frein pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit:

- pouvoir être attentif aux événements inhabituels concernant la conduite du train;
- être capable d'inspecter le train et d'identifier les signes d'anomalies, de les différencier, de réagir selon leur importance relative et d'essayer d'y remédier, en privilégiant, dans tous les cas, la sécurité du trafic ferroviaire et des personnes;
- connaître les moyens de protection et de communication disponibles.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit:

- être capable de prendre des mesures de protection et d'alerte en cas d'accident affectant des personnes à bord du train;
- être capable de déterminer si le train transporte des matières dangereuses et de les reconnaître sur la base des documents du train ou de la liste des wagons;
- connaître la procédure d'évacuation d'un train en cas d'urgence.

8. CONDITIONS DE REPRISE DE MARCHE APRÈS UN INCIDENT CONCERNANT LE MATÉRIEL ROULANT

Après un incident, le conducteur doit être capable d'évaluer si le matériel peut continuer à fonctionner et dans quelles conditions, de manière à communiquer dès que possible ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit pouvoir déterminer s'il faut procéder à une expertise avant que le train ne reprenne sa route.

9. IMMOBILISATION DU TRAIN

Le conducteur doit être capable de prendre les mesures nécessaires pour que le train, ou des parties de celui-ci, ne se mette pas en mouvement inopinément, même dans les situations les plus délicates.

En outre, le conducteur doit connaître les mesures permettant d'arrêter un train, ou des parties de celui-ci, dans le cas où il a commencé à se mettre en mouvement inopinément.

ANNEXE VI

CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ET EXIGENCES CONCERNANT L'ATTESTATION**Questions relatives aux infrastructures****1. ESSAIS DE FREIN**

Le conducteur doit être capable de vérifier et de calculer, avant le départ, que la puissance de freinage du train correspond à la puissance de freinage requise pour la ligne dans les documents du véhicule.

2. TYPE DE MARCHE ET VITESSE LIMITE EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable:

- de prendre connaissance des informations qui lui sont transmises, telles que les limitations de vitesse ou tout changement dans la signalisation;
- de déterminer le type de marche et la vitesse limite de son train en fonction des caractéristiques de la ligne.

3. CONNAISSANCE DE LA LIGNE

Le conducteur doit être capable d'anticiper et de réagir de manière adaptée en termes de sécurité et d'autres prestations, telles la ponctualité et des éléments d'ordre économique. En conséquence, il doit avoir une bonne connaissance des lignes et des installations ferroviaires parcourues et de tout autre itinéraire convenu.

Les éléments suivants sont importants:

- les conditions d'exploitation (changements de voie, circulation dans un seul sens, etc.);
- la vérification de l'itinéraire et la consultation des documents correspondants;
- la détermination des voies utilisables pour un mode d'exploitation donné;
- les règles de circulation applicables et la signification du système de signalisation;
- le régime d'exploitation;
- le système de cantonnement et les règles associées;
- le nom des gares ainsi que la position et le repérage à distance des gares et postes d'aiguillage, afin d'adapter la conduite en conséquence;
- la signalisation de transition entre différents systèmes d'exploitation ou d'alimentation en énergie;
- les vitesses limites pour les différentes catégories de trains conduits par l'agent;
- les profils topographiques;
- les conditions particulières de freinage telles que celles applicables aux lignes à fortes pentes;
- les particularités d'exploitation: signaux, panneaux particuliers, conditions de départ, etc.

4. RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

Le conducteur doit être capable:

- de ne mettre le train en marche qu'une fois que les conditions requises sont remplies (horaire, ordre ou signal de départ, ouverture des signaux le cas échéant, etc.);
- d'observer la signalisation latérale et en cabine, de la décoder sans hésitation ni erreur et d'exécuter les actions prescrites;
- de conduire le train en toute sécurité, en adéquation avec les modes particuliers d'exploitation: marches particulières sur ordre, limitations temporaires de vitesse, circulation en sens contraire, autorisation de franchissement de signaux fermés en cas d'urgence, manœuvres, rotations, circulation sur voie de chantier, etc.;
- de respecter les arrêts prévus à l'horaire et les arrêts supplémentaires, et d'effectuer, si nécessaire, les opérations supplémentaires liées au service des voyageurs lors de ces arrêts, notamment l'ouverture et la fermeture des portes.

5. CONDUITE DU TRAIN

Le conducteur doit être capable:

- de connaître à tout moment sa position sur la ligne qu'il parcourt;
- d'utiliser les freins pour les ralentissements et les arrêts, en tenant compte du matériel roulant et des installations;
- de régler la marche du convoi conformément à l'horaire et aux consignes éventuelles d'économie d'énergie, en tenant compte des caractéristiques de l'engin moteur, du train, de la ligne et de l'environnement.

6. ANOMALIES

Le conducteur doit être capable:

- d'être attentif, dans la mesure où la conduite du train le permet, aux événements inhabituels concernant l'infrastructure et l'environnement: signaux, voie, alimentation en énergie, passages à niveau, abords de la voie, autre matériel en circulation;
- d'évaluer la distance de franchissement des obstacles;
- de communiquer au gestionnaire de l'infrastructure, dans les meilleurs délais, l'emplacement et la nature des anomalies constatées, en s'assurant d'être bien compris par son interlocuteur;
- en tenant compte de l'infrastructure, de garantir la sécurité du trafic et des personnes ou de prendre des mesures pour la garantir, en tant que de besoin.

7. INCIDENTS ET ACCIDENTS D'EXPLOITATION, INCENDIES ET ACCIDENTS AFFECTANT DES PERSONNES

Le conducteur doit être capable:

- de prendre des mesures pour protéger le train et de solliciter une assistance en cas d'accident affectant des personnes;
- de déterminer le lieu d'arrêt du train à la suite d'un incendie et de faciliter l'évacuation des voyageurs si nécessaire;
- de communiquer, dès que possible, des renseignements utiles sur l'incendie s'il ne peut le maîtriser lui-même;
- de communiquer, dès que possible, ces conditions au gestionnaire de l'infrastructure;
- d'évaluer si l'infrastructure permet au véhicule de continuer à rouler et dans quelles conditions.

8. TESTS LINGUISTIQUES

Le conducteur qui doit communiquer avec le gestionnaire de l'infrastructure sur des questions déterminantes pour la sécurité doit avoir des connaissances linguistiques dans la langue indiquée par le gestionnaire de l'infrastructure concerné. Ces connaissances doivent lui permettre de communiquer activement et efficacement dans des situations de routine, des situations problématiques et des situations d'urgence.

Le conducteur doit être capable d'utiliser les messages et la méthode de communication spécifiés dans les STI «Exploitation». Il doit pouvoir communiquer conformément au niveau 3 du tableau suivant:

Niveau de langue et de communication

L'aptitude orale dans une langue peut être divisée en cinq niveaux:

Niveau	Description
5	— Peut adapter sa manière de parler en fonction de l'interlocuteur — peut avancer une opinion — peut négocier — peut convaincre — peut donner un conseil
4	— peut faire face à des situations totalement imprévues — peut faire des hypothèses — peut exprimer une opinion étayée par des arguments
3	— peut faire face à des situations pratiques comportant un élément imprévu — peut faire une description — peut participer à une conversation simple
2	— peut faire face à des situations pratiques simples — peut poser des questions — peut répondre à des questions
1	— peut parler en utilisant des phrases apprises par cœur

ANNEXE VII

FRÉQUENCE DES EXAMENS

La fréquence minimale des examens est la suivante:

- a) connaissances linguistiques (uniquement dans le cas où il ne s'agit pas de la langue maternelle de l'intéressé): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an;
 - b) connaissance de l'infrastructure (y compris des itinéraires et des règles d'exploitation): tous les trois ans ou après toute absence de plus d'un an sur l'itinéraire concerné;
 - c) connaissance du matériel roulant: tous les trois ans.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

En date du 3 mars 2004, la Commission a présenté la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté, qui est l'une des quatre propositions du troisième paquet ferroviaire ⁽¹⁾.

Le 28 septembre 2005, le Parlement européen a adopté son avis en première lecture.

Le 14 septembre 2006, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

Lors de ses travaux, le Conseil a également tenu compte des avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾ et du Comité des régions ⁽³⁾.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

1. Généralités

Les négociations relatives à la certification des conducteurs de train se sont déroulées dans un domaine qui a pour cadre le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 ⁽⁴⁾ publié par la Commission, ainsi que le premier et le deuxième paquets ferroviaires. Dans le Livre blanc, la Commission a souligné qu'il était nécessaire que «les conducteurs de locomotives puissent circuler sur le réseau transeuropéen». Le premier et le deuxième paquets ferroviaires comportent des dispositions détaillées concernant les modalités d'accès à l'infrastructure, l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire au niveau national et européen, et offrent ainsi le cadre réglementaire nécessaire à l'ouverture du marché des services de fret et des services internationaux de transport de voyageurs.

En matière d'ouverture du marché, il est apparu essentiel d'adopter des règles communes en ce qui concerne la certification des conducteurs de train, afin de faciliter leur interopérabilité et de garantir les conditions de la libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire.

La position commune arrêtée par le Conseil fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté. Elle précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des États membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation. De plus, la proposition définit des exigences minimales en matière d'aptitudes physique et mentale, prévoit des contrôles périodiques obligatoires et précise le profil de compétences que doit posséder le conducteur. Le projet de directive s'appliquera aux seuls conducteurs de trains, à l'exclusion du reste du personnel à bord des locomotives et des trains qui participe directement ou indirectement à la conduite ou à d'autres tâches essentielles en matière de sécurité. Le projet de directive comporte également une procédure spécifique permettant d'exclure temporairement de son champ d'application les conducteurs nationaux qui ne circulent que sur le territoire de leur État membre.

2. Questions politiques clés

i) Exclusion des autres agents

La proposition initiale de la Commission prévoyait que le champ d'application de la directive s'étendrait à la certification non seulement des conducteurs, mais également des autres agents, présents sur la locomotive ou le train, qui participent directement ou indirectement à la conduite ou à d'autres tâches critiques sur le plan de la sécurité. La prise en compte des «autres agents» résulte d'un engagement qui avait été pris par la Commission dans le cadre des négociations portant sur le deuxième paquet ferroviaire ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Les trois autres propositions législatives concernent:

- un règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux (doc. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- un règlement sur les exigences de qualité applicables aux services de fret ferroviaire (doc. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- une directive modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires (doc. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ JO C 221 du 9.9.2005, p. 20.

⁽³⁾ JO C 71 du 22.3.2005, p. 26.

⁽⁴⁾ doc. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Cf. directive 2004/49/CE concernant les chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 220 du 21.6.2004, p. 16 à 31 (considérant 21)).

Le Conseil a examiné attentivement l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture, qui proposait d'inclure dans le champ d'application du projet de directive les autres agents présents à bord du train et d'ajouter un mécanisme de certification à l'article 27.

Dans sa position commune, le Conseil limite cependant le champ d'application du projet de directive aux conducteurs de trains. Bien que ne s'opposant pas au principe de la certification des «autres agents», il considère qu'il est prématuré d'opter pour ce champ d'application étendu, étant donné que l'on ignore quels sont les agents qui entrent dans cette catégorie et quelles tâches ils accomplissent. Par conséquent, une disposition a été ajoutée au projet de directive afin de confier à l'Agence ferroviaire européenne la mission d'établir un rapport visant à déterminer le profil et les tâches de ces autres agents. Ce rapport doit être présenté deux ans après la date d'entrée en vigueur de la directive (cf. article 27).

Le Conseil a également ajouté une disposition spécifique visant à garantir la libre circulation des trains de marchandises sur le territoire de l'Union européenne (cf. article 2, paragraphe 2).

ii) *Certification des «conducteurs nationaux»*

Suivant en cela la proposition de la Commission, le Conseil a décidé d'appliquer les dispositions de ce projet de directive à l'ensemble des conducteurs de trains opérant dans la Communauté. Il en résulte que les conducteurs nationaux qui ne circulent que sur le territoire d'un État membre sont également intégrés dans le champ d'application du projet de directive.

Cependant, le Conseil a décidé qu'un État membre pouvait demander à la Commission d'inviter l'Agence ferroviaire européenne à réaliser une analyse coûts/avantages de l'application des dispositions de cette directive aux conducteurs de train opérant exclusivement sur le territoire de cet État membre. Si cette analyse révèle que l'application des dispositions de la directive à ces conducteurs de train entraîne des coûts supérieurs aux avantages qu'elle procure, la Commission adopte une décision dans les six mois suivant les résultats de l'analyse. Il peut résulter de cette décision qu'il n'est pas obligatoire d'appliquer les dispositions de la directive aux conducteurs de train nationaux sur le territoire de l'État membre concerné pour une période pouvant aller jusqu'à dix ans. Si nécessaire, une nouvelle période d'exemption peut être accordée au terme d'une procédure analogue. (cf. article 36, paragraphe 5).

Le Parlement européen partage le point de vue du Conseil à ce sujet et a adopté une procédure analogue dans la deuxième partie de son amendement 40.

iii) *Mise en œuvre progressive*

Dans sa proposition, la Commission suggère une mise en œuvre progressive, en trois étapes, réparties sur les années 2006 à 2015.

Dans l'avis qu'il a rendu en première lecture (première partie de l'amendement 40), le Parlement européen a suivi l'approche de la Commission, en décidant toutefois d'avancer les dates d'un an.

Dans sa position commune, le Conseil se rallie à l'approche en trois étapes adoptée par la Commission, sans associer les étapes individuelles à des dates fixes. La mise en œuvre (la délivrance de «nouvelles» licences ou attestations conformément à la directive) que le Conseil a adoptée comporte les étapes suivantes,

à compter de la date à laquelle les registres nationaux requis sont établis:

1. après un an: application à tous les nouveaux conducteurs — qui assurent des services transfrontaliers, de cabotage ou de transport de marchandises dans un autre État membre ou qui travaillent dans au moins deux États membres — *et* aux conducteurs de train assurant déjà les services susmentionnés, mais qui doivent obtenir une nouvelle licence ou attestation;
2. après trois ans: application à tous les conducteurs qui ont besoin d'une nouvelle licence ou attestation;
3. après huit ans: application à tous les conducteurs.

Une disposition d'accompagnement figurant à l'article 36, paragraphe 3, prévoit que les conducteurs peuvent poursuivre leurs activités professionnelles sur la base de leurs droits existants jusqu'à l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 2, point a), b) ou c).

III. AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Conseil a été en mesure d'accepter, dans leur intégralité, les amendements 27, 36 et 44 du Parlement européen. Comme il a déjà été expliqué plus haut, le Conseil a rejeté les amendements 7, 9, 11, 34, 35 et 40 (première partie). En ce qui concerne les amendements 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 et 45, le Conseil a décidé de se rallier à l'avis de la Commission européenne et de les rejeter. Les amendements 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (deuxième partie), 41, 42, 43, 46 et 47 sont analogues aux dispositions figurant dans la position commune du Conseil ou se rapprochent de l'esprit dans lequel la position commune a été élaborée.

IV. CONCLUSION

En établissant sa position commune, le Conseil a pleinement pris en compte la proposition de la Commission et l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture. En ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen, le Conseil fait observer qu'un grand nombre d'entre eux ont déjà été intégrés dans sa position commune, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Pour ce qui est des deux principaux points de désaccord — l'intégration des personnels de bord des trains dans le champ d'application du projet de directive et le calendrier de la mise en œuvre progressive (dates) — le Conseil estime que les solutions qu'il préconise apportent une réponse équilibrée et adéquate.

POSITION COMMUNE (CE) N° 22/2006

arrêtée par le Conseil le 25 septembre 2006

en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2006 du Parlement européen et du Conseil du ... sur
la loi applicable aux obligations non contractuelles («ROME II»)

(2006/C 289 E/04)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 61, point c), et son article 67,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La Communauté s'est donné pour objectif de maintenir et de développer un espace de liberté, de sécurité et de justice. Pour la mise en place progressive de cet espace, la Communauté doit adopter des mesures relevant du domaine de la coopération judiciaire dans les matières civiles ayant une incidence transfrontière, dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur.
- (2) Conformément à l'article 65, point b), du traité, ces mesures doivent viser, entre autres, à favoriser la compatibilité des règles applicables dans les États membres en matière de conflit de lois et de compétence.
- (3) Le Conseil européen réuni à Tampere les 15 et 16 octobre 1999 a approuvé le principe de reconnaissance mutuelle des jugements et des autres décisions émanant des autorités judiciaires en tant que pierre angulaire de la coopération judiciaire en matière civile et a invité le Conseil et la Commission à adopter un programme de mesures destinées à mettre en œuvre le principe de reconnaissance mutuelle.
- (4) Le 30 novembre 2000, le Conseil a adopté un programme commun de mesures de la Commission et du Conseil destiné à mettre en œuvre le principe de reconnaissance mutuelle des décisions en matière civile et commerciale ⁽³⁾. Le programme décrit les mesures relatives à l'harmonisation des règles de conflit de lois comme des mesures facilitant la reconnaissance mutuelle des décisions.

(5) Le programme de La Haye ⁽⁴⁾, adopté par le Conseil européen le 5 novembre 2004, préconise que les travaux sur les règles de conflit de lois en ce qui concerne les obligations non contractuelles («Rome II») soient poursuivis avec détermination.

(6) Le bon fonctionnement du marché intérieur exige, afin de favoriser la prévisibilité de l'issue des litiges, la sécurité quant au droit applicable et la libre circulation des jugements, que les règles de conflit de lois en vigueur dans les États membres désignent la même loi nationale, quel que soit le pays dans lequel l'action est introduite.

(7) Le champ d'application matériel et les dispositions du présent règlement devraient être cohérents par rapport au règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽⁵⁾ (Bruxelles I), et à la Convention de Rome de 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles ⁽⁶⁾.

(8) Le présent règlement devrait s'appliquer quelle que soit la nature de la Cour ou du tribunal saisi.

(9) Les actions fondées sur des actes accomplis dans l'exercice de la puissance publique (*«acta iure imperii»*) devraient englober les cas où sont mis en cause des fonctionnaires agissant au nom de l'État ainsi que la responsabilité de l'État, y compris lorsqu'il s'agit d'actes commis par des agents publics officiellement mandatés. Par conséquent, ces cas devraient être exclus du champ d'application du présent règlement.

(10) Les relations de famille devraient englober les liens de filiation, de mariage, d'alliance et les liens collatéraux. La mention, à l'article 1^{er}, paragraphe 2, des relations qui ont des effets comparables au mariage et aux autres relations de famille devrait être interprétée conformément au droit de l'État membre dans lequel le tribunal est saisi.

(11) Le concept d'obligation non contractuelle varie d'un État membre à l'autre. Celui-ci devrait donc être entendu, aux fins du présent règlement, comme un concept autonome.

⁽¹⁾ JO C 241 du 28.9.2004, p. 1.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 6 juillet 2005 (JO C 157 E du 6.7.2006, p. 371), position commune du Conseil du 25 septembre 2006 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO C 12 du 15.1.2001, p.1.

⁽⁴⁾ JO C 53 du 3.3.2005, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2245/2004 de la Commission (JO L 381 du 28.12.2004, p. 10).

⁽⁶⁾ JO C 27 du 26.1.1998, p. 34.

- (12) L'application de règles uniformes quelle que soit la loi désignée permet d'éviter des risques de distorsions de concurrence entre les justiciables de la Communauté.
- (13) Si le principe «*lex loci delicti commissi*» est la solution de base en matière d'obligations non contractuelles dans la quasi-totalité des États membres, l'application concrète de ce principe en cas de dispersion des critères de rattachement dans plusieurs pays varie. Cette situation est source d'insécurité quant au droit applicable.
- (14) Le recours à des règles uniformes devrait améliorer la prévisibilité des décisions de justice et assurer un équilibre raisonnable entre les intérêts de la personne dont la responsabilité est invoquée et ceux de la personne lésée. Le rattachement au pays du lieu où le dommage direct est survenu («*lex loci damni*») crée un juste équilibre entre les intérêts de la personne dont la responsabilité est invoquée et ceux de la personne lésée, et correspond également à la conception moderne du droit de la responsabilité civile et au développement des systèmes de responsabilité objective.
- (15) Il convient de déterminer la loi applicable en fonction du lieu où le dommage survient, indépendamment du ou des pays où pourraient survenir des conséquences indirectes. Ainsi, en cas de blessures physiques causées à une personne ou de dommages aux biens, le pays où les blessures ont été subies ou les biens endommagés devrait être entendu comme celui où le dommage survient.
- (16) La règle générale consacrée par le présent règlement devrait être la «*lex loci damni*», prévue à l'article 4, paragraphe 1. L'article 4, paragraphe 2, devrait être considéré comme créant une exception à ce principe général, en ce qu'il établit un rattachement spécial lorsque les parties ont leur résidence habituelle dans le même pays. L'article 4, paragraphe 3, devrait être entendu comme une «clause dérogatoire» à l'article 4, paragraphes 1 et 2, applicable s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le fait dommageable présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays.
- (17) Il convient de prévoir des règles spécifiques pour les faits dommageables pour lesquels la règle générale ne permet pas de trouver un équilibre raisonnable entre les intérêts en présence.
- (18) En matière de responsabilité du fait des produits, la règle de conflit de lois devrait prendre en compte les objectifs que sont la juste répartition des risques dans une société moderne caractérisée par un degré élevé de technicité, la protection de la santé des consommateurs, la stimulation de l'innovation, la garantie d'une concurrence non faussée et la facilitation des échanges commerciaux. La mise en place d'un système en cascade de facteurs de rattachement, assorti d'une clause de prévisibilité, constitue une solution équilibrée eu égard à ces objectifs. Le premier critère dont il convient de tenir compte est la loi du pays dans lequel la personne lésée avait sa résidence habituelle quand le dommage est survenu, si le produit a été commercialisé dans ce pays. Les autres critères de la cascade sont pris en considération si le produit n'a pas été commercialisé dans ce pays, sans préjudice de l'article 4, paragraphe 2, et indépendamment de la possibilité d'un lien manifestement plus étroit avec un autre pays.
- (19) La règle spéciale prévue à l'article 6 ne déroge pas à la règle générale énoncée à l'article 4, paragraphe 1, mais elle la précise. En matière de concurrence déloyale et d'actes restreignant la libre concurrence, la règle de conflit de lois devrait protéger les concurrents, les consommateurs et le public en général, et garantir le bon fonctionnement de l'économie de marché. Le rattachement à la loi du pays sur le territoire duquel les relations de concurrence ou les intérêts collectifs des consommateurs sont affectés ou susceptibles de l'être permet, d'une manière générale, de réaliser ces objectifs.
- (20) Les obligations non contractuelles résultant d'actes restreignant la concurrence, prévues à l'article 6, paragraphe 3, devraient s'appliquer aux infractions au droit de la concurrence tant national que communautaire. La loi applicable aux obligations non contractuelles de ce type devrait être celle du pays sur le marché duquel la restriction produit un effet ou est susceptible d'en produire, pour autant que l'effet soit direct et important. Lorsque le dommage est subi dans plusieurs pays, l'application de la loi de l'un de ces pays devrait être limitée au dommage survenu dans ledit pays.
- (21) Relèvent notamment de l'article 6, paragraphe 3, les interdictions visant les accords entre entreprises, décisions d'associations d'entreprises et pratiques concertées qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence dans un État membre ou le marché interne, ainsi que l'interdiction d'exploiter de façon abusive une position dominante dans un État membre ou dans le marché interne.
- (22) En matière d'atteintes à l'environnement, l'article 174 du traité, qui postule un niveau de protection élevé et qui est fondé sur les principes de précaution et d'action préventive, sur le principe de correction à la source, et sur le principe du pollueur-payeur, justifie pleinement le recours au principe du traitement favorable à la personne lésée. Le moment où le demandeur en réparation peut choisir la loi applicable devrait être déterminé conformément à la loi de l'État membre où se trouve le tribunal saisi.
- (23) En ce qui concerne les atteintes aux droits de propriété intellectuelle, il convient de préserver le principe «*lex loci protectionis*» qui est universellement reconnu. Aux fins du présent règlement, l'expression «droits de propriété intellectuelle» devrait être interprétée comme visant notamment le droit d'auteur, les droits voisins, le droit sui generis pour la protection des bases de données ainsi que les droits de propriété industrielle.
- (24) Le concept exact d'action en responsabilité du fait de grève ou de lock-out, varie d'un État membre à l'autre et est régi par les règles internes de chaque État membre. C'est pourquoi le présent règlement considère comme un

principe général que, pour protéger les droits et obligations des travailleurs et des employeurs, c'est la loi du pays dans lequel ladite action a été engagée qui doit s'appliquer.

- (25) La règle spéciale sur les actions en responsabilité du fait de grève ou de lock-out qui est énoncée à l'article 9 l'est sans préjudice des conditions auxquelles l'exercice de telles actions est soumis, selon la législation nationale, et sans préjudice du statut juridique des organisations représentatives des travailleurs ou des syndicats prévu dans le droit des États membres.
- (26) Il convient de prévoir des règles spéciales en cas de dommage causé par un fait autre qu'un fait dommageable, tel qu'un enrichissement sans cause, une gestion d'affaires ou une *culpa in contrahendo*.
- (27) Le concept de «*culpa in contrahendo*» est autonome aux fins du présent règlement, et il ne devrait pas nécessairement être interprété au sens du droit national. Il devrait inclure la violation du devoir d'informer et la rupture de négociations contractuelles. L'article 12 ne s'applique qu'aux obligations non contractuelles présentant un lien direct avec les tractations menées avant la conclusion d'un contrat. Par conséquent, si une personne subit des dommages corporels au cours de la négociation d'un contrat, l'article 4 ou d'autres dispositions pertinentes du présent règlement devraient s'appliquer.
- (28) Afin de respecter les intentions des parties et de renforcer la sécurité juridique, il convient d'autoriser les parties à faire un choix exprès quant à la loi applicable à une obligation non contractuelle. Il convient de protéger les parties faibles en entourant ce choix de certaines conditions.
- (29) Des considérations d'intérêt public justifient, dans des circonstances exceptionnelles, le recours par les tribunaux des États membres aux mécanismes que sont l'exception d'ordre public et les lois de police.
- (30) En vue d'assurer un équilibre raisonnable entre les parties, il convient de tenir compte, le cas échéant, des règles de sécurité et de comportement en vigueur dans le pays où l'acte dommageable a été commis, même lorsque l'obligation non contractuelle est régie par la loi d'un autre pays. Il convient d'interpréter l'expression «règles de sécurité et de comportement» comme renvoyant à toute la réglementation ayant un lien avec la sécurité et le comportement, y compris, par exemple, les règles en matière de sécurité routière en cas d'accident.
- (31) Il convient d'éviter une situation où les règles de conflits de lois sont dispersées entre de multiples instruments et où il existe des différences entre ces règles. Toutefois, le présent règlement n'exclut pas la possibilité d'insérer des règles de conflits de lois en matière d'obligations non contractuelles dans les dispositions de droit communautaire concernant des matières particulières.

Le présent règlement ne devrait pas affecter l'application d'autres instruments fixant des dispositions destinées à

favoriser le bon fonctionnement du marché intérieur, dans la mesure où ces dispositions ne peuvent s'appliquer conjointement avec la loi désignée par les règles du présent règlement.

- (32) Le respect des engagements internationaux souscrits par les États membres justifie que le présent règlement n'affecte pas les conventions internationales auxquelles un ou plusieurs États membres sont parties au moment de l'adoption du présent règlement. Afin de rendre les règles en vigueur en la matière plus accessibles, la Commission devrait publier la liste des conventions concernées au *Journal officiel de l'Union européenne*, en se fondant sur les informations transmises par les États membres..
- (33) La Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil une proposition concernant les procédures et conditions selon lesquelles les États membres seraient autorisés à négocier et conclure en leur propre nom avec des pays tiers, à titre individuel et dans des cas exceptionnels, des accords portant sur des questions sectorielles et contenant des dispositions relatives à la loi applicable aux obligations non contractuelles.
- (34) Étant donné que l'objectif du présent règlement ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou des effets du règlement, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (35) Conformément à l'article 3 du protocole sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Royaume-Uni et l'Irlande ont notifié leur souhait de participer à l'adoption et à l'application du présent règlement.
- (36) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption du présent règlement et n'est pas lié par celui-ci ni soumis à son application,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION

Article premier

Champ d'application matériel

1. Le présent règlement s'applique, dans les situations comportant un conflit de lois, aux obligations non contractuelles relevant de la matière civile et commerciale. Il ne

s'applique pas, en particulier, aux matières fiscales, douanières et administratives, ni à la responsabilité encourue par l'État pour les actes et omissions commis dans l'exercice de la puissance publique («*acta iure imperii*»).

2. Sont exclues du champ d'application du présent règlement:

- a) les obligations non contractuelles découlant de relations de famille ou de relations qui, selon la loi qui leur est applicable, ont des effets comparables, y compris les obligations alimentaires;
- b) les obligations non contractuelles découlant des régimes matrimoniaux, des régimes patrimoniaux relatifs aux relations qui, selon la loi qui leur est applicable, ont des effets comparables au mariage et aux successions;
- c) les obligations non contractuelles nées de lettres de change, chèques, billets à ordre ainsi que d'autres instruments négociables, dans la mesure où les obligations nées de ces autres instruments dérivent de leur caractère négociable;
- d) les obligations non contractuelles découlant du droit des sociétés, associations et personnes morales concernant des matières telles que la constitution, par enregistrement ou autrement, la capacité juridique, le fonctionnement interne et la dissolution des sociétés, associations et personnes morales, de la responsabilité personnelle des associés et des organes pour les dettes de la société, association ou personne morale et de la responsabilité personnelle des auditeurs vis-à-vis de la société ou vis-à-vis de ses organes chargés du contrôle légal des documents comptables;
- e) les obligations non contractuelles découlant des relations entre les constituants, les trustees et les bénéficiaires d'un trust créé volontairement;
- f) les obligations non contractuelles découlant d'un dommage nucléaire;
- g) les obligations non contractuelles découlant d'atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité, y compris la diffamation.

3. Le présent règlement ne s'applique pas à la preuve et à la procédure, sans préjudice des articles 21 et 22.

4. Aux fins du présent règlement, on entend par «État membre», tous les États membres, à l'exception du Danemark.

Article 2

Obligations non contractuelles

1. Aux fins du présent règlement, le dommage vise toute atteinte résultant d'un fait dommageable, d'un enrichissement sans cause, d'une gestion d'affaires ou d'une *culpa in contrahendo*.
2. Le présent règlement s'applique également aux obligations non contractuelles susceptibles de survenir.

3. Toute mention dans le présent règlement:

- a) d'un fait générateur de dommage concerne également le fait générateur du dommage susceptible de se produire; et
- b) d'un dommage concerne également le dommage susceptible de survenir.

Article 3

Caractère universel

La loi désignée par le présent règlement s'applique même si cette loi n'est pas celle d'un État membre.

CHAPITRE II

FAITS DOMMAGEABLES

Article 4

Règle générale

1. Sauf dispositions contraires du présent règlement, la loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un fait dommageable est celle du pays où le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quel que soit le ou les pays dans lesquels des conséquences indirectes de ce fait surviennent.

2. Toutefois, lorsque la personne dont la responsabilité est invoquée et la personne lésée ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment de la survenance du dommage, la loi de ce pays s'applique.

3. S'il résulte de l'ensemble des circonstances que le fait dommageable présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé aux paragraphes 1 ou 2, la loi de cet autre pays s'applique. Un lien manifestement plus étroit avec un autre pays pourrait se fonder notamment sur une relation préexistante entre les parties, telle qu'un contrat, présentant un lien étroit avec le fait dommageable en question.

Article 5

Responsabilité du fait des produits

1. Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 2, la loi applicable à une obligation non contractuelle découlant d'un dommage causé par un produit est:

- a) la loi du pays dans lequel la personne lésée avait sa résidence habituelle au jour du dommage, si le produit a été commercialisé dans ce pays; ou à défaut
- b) la loi du pays dans lequel le produit a été acheté, si le produit a été commercialisé dans ce pays; ou à défaut
- c) la loi du pays dans lequel le dommage est survenu, si le produit a été commercialisé dans ce pays.

Toutefois, la loi applicable est celle du pays dans lequel la personne dont la responsabilité est invoquée a sa résidence habituelle, si cette personne ne pouvait raisonnablement pas prévoir la commercialisation du produit ou d'un produit du même type dans le pays dont la loi est applicable en vertu des points a), b) ou c).

2. S'il résulte de toutes les circonstances que le fait dommageable présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé au paragraphe 1, la loi de cet autre pays s'applique. Un lien manifestement plus étroit avec un autre pays pourrait se fonder notamment sur une relation préexistante entre les parties, telle qu'un contrat, présentant un lien étroit avec le fait dommageable en question.

Article 6

Concurrence déloyale et actes restreignant la libre concurrence

1. La loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un acte de concurrence déloyale est celle du pays sur le territoire duquel les relations de concurrence ou les intérêts collectifs des consommateurs sont affectés ou susceptibles de l'être.

2. Lorsqu'un acte de concurrence déloyale affecte exclusivement les intérêts d'un concurrent déterminé, l'article 4 est applicable.

3. La loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un acte restreignant la concurrence est celle du pays sur le marché duquel la restriction produit un effet ou est susceptible d'en produire.

4. Il ne peut être dérogé à la loi applicable en vertu du présent article par un accord tel que mentionné à l'article 14.

Article 7

Atteinte à l'environnement

La loi applicable à une obligation non contractuelle découlant d'un dommage à l'environnement ou de dommages subséquents subis par des personnes ou causés à des biens, est celle qui résulte de l'application de l'article 4, paragraphe 1, à moins que le demandeur en réparation n'ait choisi de fonder ses prétentions sur la loi du pays dans lequel le fait générateur du dommage s'est produit.

Article 8

Atteinte aux droits de propriété intellectuelle

1. La loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'une atteinte à un droit de propriété intellectuelle est celle du pays pour lequel la protection est revendiquée.

2. En cas d'obligation non contractuelle résultant d'une atteinte à un droit de propriété intellectuelle communautaire à caractère unitaire, la loi applicable à toute question qui n'est

pas régie par l'instrument communautaire pertinent est la loi du pays dans lequel il a été porté atteinte à ce droit.

3. Il ne peut être dérogé à la loi applicable en vertu du présent article par un accord tel que mentionné à l'article 14.

Article 9

Responsabilité du fait de grève ou de lock out

Sans préjudice de l'article 4, paragraphe 2, la loi applicable à l'obligation non contractuelle relative à la responsabilité d'une personne agissant en qualité de travailleur ou d'employeur ou celle d'une organisation représentant les intérêts professionnels des personnes susvisées du fait des dommages causés par une grève ou un lock-out en cours ou terminé est la loi du pays dans lequel cette grève ou ce lock-out est ou a été engagé.

CHAPITRE III

ENRICHISSEMENT SANS CAUSE, GESTION D'AFFAIRES ET *CULPA IN CONTRAHENDO*

Article 10

Enrichissement sans cause

1. Lorsqu'une obligation non contractuelle découlant d'un enrichissement sans cause, y compris un paiement indu, se rattache à une relation existante entre les parties, telle qu'une obligation découlant d'un contrat ou d'un fait dommageable présentant un lien étroit avec cet enrichissement sans cause, la loi applicable est celle qui régit cette relation.

2. Si la loi applicable ne peut être déterminée sur la base du paragraphe 1 et que les parties ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment où le fait donnant lieu à l'enrichissement sans cause survient, la loi applicable est celle de ce pays.

3. Si la loi applicable ne peut être déterminée sur la base du paragraphe 1 ou 2, la loi applicable est celle du pays dans lequel l'enrichissement sans cause s'est produit.

4. S'il résulte de toutes les circonstances que l'obligation non contractuelle découlant d'un enrichissement sans cause présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé aux paragraphes 1, 2 et 3, la loi de cet autre pays s'applique.

Article 11

Gestion d'affaires

1. Lorsqu'une obligation non contractuelle découlant d'une gestion d'affaires se rattache à une relation existante entre les parties, telle qu'une obligation découlant d'un contrat ou d'un fait dommageable présentant un lien étroit avec cette obligation non contractuelle, la loi applicable est celle qui régit cette relation.

2. Si la loi applicable ne peut être déterminée sur la base du paragraphe 1 et que les parties ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment où le fait donnant lieu au dommage survient, la loi applicable est celle de ce pays.

3. Si la loi applicable ne peut être déterminée sur la base des paragraphes 1 ou 2, la loi applicable est celle du pays dans lequel la gestion d'affaires s'est produite.

4. S'il résulte de toutes les circonstances que l'obligation non contractuelle découlant d'une gestion d'affaires présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé aux paragraphes 1, 2 et 3, la loi de cet autre pays s'applique.

Article 12

Culpa in contrahendo

1. La loi applicable à une obligation non contractuelle découlant de tractations menées avant la conclusion d'un contrat est, que le contrat soit effectivement conclu ou non, la loi qui s'applique au contrat ou qui aurait été applicable si le contrat avait été conclu.

2. Si la loi applicable ne peut être déterminée sur la base du paragraphe 1, la loi applicable est:

- a) celle du pays dans lequel le dommage survient, quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit et quel que soit le ou les pays dans le(s)quel(s) des conséquences indirectes de ce fait surviennent, ou
- b) lorsque les parties ont leur résidence habituelle dans le même pays au moment où le fait générateur du dommage se produit, la loi de ce pays, ou
- c) s'il résulte de toutes les circonstances que l'obligation non contractuelle découlant de tractations menées avant la conclusion d'un contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui visé aux points a) et b), la loi de cet autre pays.

Article 13

Applicabilité de l'article 8

Aux fins du présent chapitre, l'article 8 s'applique aux obligations non contractuelles résultant d'une atteinte à un droit de propriété intellectuelle.

CHAPITRE IV

LIBERTÉ DE CHOIX

Article 14

Liberté de choix

1. Les parties peuvent choisir la loi applicable à l'obligation non contractuelle:

- a) par un accord postérieur à la survenance du fait générateur du dommage,
- ou
- b) lorsqu'elles exercent toutes une activité commerciale, par un accord librement négocié avant la survenance du fait générateur du dommage.

Ce choix est exprès ou résulte de façon certaine des circonstances et ne porte pas préjudice aux droits des tiers.

2. Lorsque tous les éléments de la situation étaient, au moment de la survenance du fait générateur du dommage, localisés dans un pays autre que celui dont la loi a été choisie, le choix d'une loi par les parties ne peut porter atteinte à l'application des dispositions auxquelles la loi de ce pays ne permet pas de déroger par accord.

3. Lorsque tous les éléments de la situation étaient, au moment de la survenance du fait générateur du dommage, localisés dans un ou plusieurs États membres, le choix par les parties de la loi d'un pays tiers ne peut, le cas échéant, porter atteinte à l'application des dispositions du droit communautaire auxquelles il ne peut être dérogé par un accord, et telles qu'elles ont été mises en œuvre dans l'État membre du for.

CHAPITRE V

RÈGLES COMMUNES

Article 15

Portée de la loi applicable

La loi applicable à une obligation non contractuelle en vertu du présent règlement régit notamment:

- a) les conditions et l'étendue de la responsabilité, y compris la détermination des personnes susceptibles d'être déclarées responsables des actes qu'elles commettent;
- b) les causes d'exonération, de limitation et de partage de responsabilité;
- c) l'existence, la nature et l'évaluation des dommages, ou la réparation demandée;
- d) dans les limites des pouvoirs conférés au tribunal par le droit procédural de l'État dont il relève, les mesures que ce tribunal peut prendre pour assurer la prévention, la cessation du dommage ou sa réparation;
- e) la transmissibilité du droit à réparation, y compris par succession;
- f) les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
- g) la responsabilité du fait d'autrui;
- h) le mode d'extinction des obligations ainsi que les règles de prescription et de déchéance fondées sur l'expiration d'un délai, y compris les règles relatives au point de départ, à l'interruption et à la suspension d'un délai de prescription ou de déchéance.

Article 16

Dispositions impératives dérogatoires

Les dispositions du présent règlement ne portent pas atteinte à l'application des dispositions de la loi du for qui régissent impérativement la situation, quelle que soit la loi applicable à l'obligation non contractuelle.

*Article 17***Règles de sécurité et de comportement**

Pour évaluer le comportement de la personne dont la responsabilité est invoquée, il est tenu compte, en tant qu'élément de fait et pour autant que de besoin des règles de sécurité et de comportement en vigueur au lieu et au jour de la survenance du fait qui a entraîné la responsabilité.

*Article 18***Action directe contre l'assureur du responsable**

La personne lésée peut agir directement contre l'assureur de la personne devant réparation si la loi applicable à l'obligation non contractuelle ou la loi applicable au contrat d'assurance le prévoit.

*Article 19***Subrogation**

Lorsqu'en vertu d'une obligation non contractuelle une personne («le créancier») a des droits à l'égard d'une autre personne («le débiteur») et qu'un tiers a l'obligation de désintéresser le créancier ou encore que le tiers a désintéressé le créancier en exécution de cette obligation, la loi applicable à cette obligation du tiers détermine si et dans quelle mesure celui-ci peut exercer les droits détenus par le créancier contre le débiteur selon la loi régissant leurs relations.

*Article 20***Responsabilité multiple**

Si un créancier a des droits à l'égard de plusieurs débiteurs responsables au titre de la même obligation et que l'un de ceux-ci l'a désintéressé en totalité ou en partie, le droit qu'a ce dernier d'exiger une compensation de la part des autres débiteurs est régi par la loi applicable à son obligation non contractuelle envers le créancier.

*Article 21***Validité formelle**

Un acte juridique unilatéral relatif à une obligation non contractuelle est valable quant à la forme s'il satisfait aux conditions de forme de la loi qui régit l'obligation non contractuelle en question ou de la loi du pays dans lequel cet acte est intervenu.

*Article 22***Charge de la preuve**

1. La loi régissant l'obligation non contractuelle en vertu du présent règlement s'applique dans la mesure où, en matière d'obligations non contractuelles, elle établit des présomptions légales ou répartit la charge de la preuve.

2. Les actes juridiques peuvent être prouvés par tout mode de preuve admis soit par la loi du for, soit par l'une des lois visées par l'article 21, selon laquelle l'acte est valable quant à la forme, pour autant que la preuve puisse être administrée selon ce mode devant le tribunal saisi.

CHAPITRE VI

AUTRES DISPOSITIONS*Article 23***Résidence habituelle**

1. Aux fins du présent règlement, la résidence habituelle d'une société, association ou personne morale est le lieu où elle a établi son administration centrale.

Lorsque le fait générateur a été commis ou que le dommage a été subi dans le cadre de l'exploitation d'une succursale, d'une agence ou de tout autre établissement, le lieu où est situé cette succursale, cette agence ou tout autre établissement est traité comme résidence habituelle.

2. Aux fins du présent règlement, la résidence habituelle d'une personne physique agissant dans l'exercice de son activité professionnelle est le lieu où cette personne a son établissement principal.

*Article 24***Exclusion du renvoi**

Lorsque le présent règlement prescrit l'application de la loi d'un pays, il entend les règles de droit en vigueur dans ce pays, à l'exclusion des règles de droit international privé.

*Article 25***Systèmes non unifiés**

1. Lorsqu'un État comprend plusieurs unités territoriales dont chacune a ses propres règles de droit en matière d'obligations non contractuelles, chaque unité territoriale est considérée comme un pays aux fins de la détermination de la loi applicable selon le présent règlement.

2. Un État membre dans lequel différentes unités territoriales ont leurs propres règles de droit en matière d'obligations non contractuelles ne sera pas tenu d'appliquer le présent règlement aux conflits de lois concernant uniquement ces unités territoriales.

*Article 26***Ordre public du for**

L'application d'une disposition de la loi d'un pays désignée par le présent règlement ne peut être écartée que si cette application est manifestement incompatible avec l'ordre public du for.

Article 27

Relation avec d'autres dispositions du droit communautaire

Le présent règlement n'affecte pas l'application des dispositions de droit communautaire qui, dans des matières particulières, règlent les conflits de lois en matière d'obligations non contractuelles.

Article 28

Relation avec des conventions internationales existantes

1. Le présent règlement n'affecte pas l'application des conventions internationales auxquelles un ou plusieurs États membres sont parties lors de l'adoption du présent règlement et qui règlent les conflits de lois en matière d'obligations non contractuelles.

2. Toutefois, le présent règlement prévaut entre les États membres sur les conventions conclues exclusivement entre deux ou plusieurs d'entre eux dans la mesure où elles concernent des matières réglées par le présent règlement.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 29

Liste des conventions

1. Au plus tard le ... (*), les États membres communiquent à la Commission les conventions visées à l'article 28, paragraphe 1. Après cette date, les États membres communiquent à la Commission toute dénonciation de ces conventions.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres, conformément au traité instituant la Communauté européenne.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

...

2. Dans un délai de six mois après leur réception, la Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne*:

- i) la liste des conventions visées au paragraphe 1;
- ii) les dénonciations visées au paragraphe 1.

Article 30

Clause de réexamen

Au plus tard le ... (**), la Commission présente au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport relatif à l'application du présent règlement. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions visant à adapter le présent règlement. En particulier, le rapport examine les obligations non contractuelles découlant des accidents de la circulation et des atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité, y compris la diffamation.

Article 31

Application dans le temps

Le présent règlement s'applique aux faits générateurs de dommages survenus après son entrée en vigueur.

Article 32

Date d'application

Le présent règlement est applicable à partir du ... (***), à l'exception de l'article 29, lequel est applicable à partir du ... (*).

Par le Conseil

Le président

...

(*) Douze mois après la date d'adoption du présent règlement.

(**) Quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

(***) Dix-huit mois après la date d'adoption du présent règlement.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le Conseil est parvenu à un accord général sur le texte du projet de règlement sur la loi applicable aux obligations non contractuelles les 1^{er} et 2 juin 2006. Cet accord a donné lieu à l'adoption, le 25 septembre 2006, d'une position commune dans le cadre de la procédure de co-décision.

Le Conseil a pris sa décision à la majorité qualifiée. Les délégations estonienne et lettone ont voté contre, étant donné leur réserve à l'égard de l'article 9 relatif à la responsabilité du fait de grève ou de lock-out et de ses incidences sur la libre prestation de services ⁽¹⁾.

Pour adopter sa position, le Conseil a pris en compte l'avis rendu par le Parlement européen en première lecture le 6 juillet 2005 ⁽²⁾.

La proposition de règlement en question a pour but d'établir un ensemble uniforme de règles de droit applicables aux obligations non contractuelles, indépendamment du pays de la juridiction devant lequel est intentée une action. Ceci devrait permettre d'accroître la sécurité en ce qui concerne la loi applicable et d'améliorer la prévisibilité des litiges juridiques et la libre circulation des jugements.

II. ANALYSE DE LA DÉCISION COMMUNE

1. Généralités

La position commune du Conseil s'aligne en grande partie sur la proposition initiale de la Commission dans la version de la proposition modifiée soumise au Conseil le 22 février 2006 ⁽³⁾.

Les principales modifications apportées au texte sont les suivantes:

1. Par rapport à la proposition initiale de la Commission, le champ d'application du règlement a été précisé et développé. Les matières civiles et commerciales ne recouvrent pas la responsabilité de l'État pour des actes et des omissions commis dans l'exercice de la puissance publique («*acta jure imperii*»). Une exclusion supplémentaire a été prévue à l'article 1, paragraphe 2, point g) pour rendre compte des discussions et du compromis final sur les atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité.
2. Le règlement suit la même logique que la proposition initiale de la Commission, puisqu'il fixe une règle générale pour la loi applicable à un fait dommageable. La règle générale consiste à appliquer la loi du pays dans lequel le dommage est intervenu. Cette règle ne diverge pas de la proposition initiale de la Commission. L'article 4, paragraphe 2 prévoit une exception au principe général, en ce qu'il établit un rattachement spécial lorsque les parties ont leur résidence habituelle dans le même pays. L'article 4, paragraphe 3, devrait être entendu comme une «*clause dérogatoire*» à l'article 4, paragraphes 1 et 2, applicable s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le fait dommageable présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays.

En principe, cette règle générale devrait être applicable à toutes les obligations non contractuelles visées par le règlement. Il ne devrait être possible d'y déroger et d'appliquer des règles spéciales que dans certains cas limités et dûment justifiés. Conformément aux conditions énoncées à l'article 14, les parties peuvent choisir la loi applicable à l'obligation non contractuelle.

3. Par rapport à la proposition initiale de la Commission, le champ d'application des règles spéciales a été clarifié afin de faciliter leur application pratique. Le règlement contient à présent des règles spéciales en matière de responsabilité des produits, de concurrence déloyale, d'atteinte à l'environnement, d'atteinte aux droits de propriété intellectuelle et de responsabilité du fait de grève ou de lock-out.
4. Les négociations concernant les atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité ont posé des problèmes à de nombreuses délégations. Le Conseil s'est penché sur la question à plusieurs reprises et a examiné en détail lors des négociations, toutes les options y compris la proposition du Parlement européen.

⁽¹⁾ Voir la référence à la note point «I/A» dans le doc.12219/06 CODEC 838 JUSTCIV 181;

⁽²⁾ Voir doc. 10812/05 CODEC 590 JUSTCIV 132;

⁽³⁾ Voir doc. 6622 JUSTCIV 32 CODEC 171;

Néanmoins, à titre de compromis final et dans le but de concilier les intérêts conflictuels, le Conseil a décidé de supprimer à ce stade la règle spéciale relative aux atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité. Comme indiqué ci-dessus, ces questions sont pour l'instant exclues du champ d'application du règlement par l'article 1, paragraphe 2, point g).

Il convient toutefois de lire ceci en liaison avec l'article 30. La clause de réexamen, qui a été proposée par le Parlement européen et qui figure actuellement à l'article 30, prévoit qu'un rapport doit être présenté par la Commission au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement. Le rapport devrait notamment examiner les obligations non contractuelles découlant des atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité, y compris la diffamation.

5. À la différence de la proposition initiale de la Commission, le règlement contient désormais également une règle applicable à la responsabilité du fait de grève ou de lock-out qui va dans le sens de la proposition du Parlement européen. Dans le but de concilier les intérêts des travailleurs et ceux des employeurs, cette règle consiste à appliquer la loi du pays dans lequel cette grève ou ce lock-out a été engagé. Cependant, cette disposition a posé des problèmes tels à deux délégations que celles-ci ont voté contre la position commune.
6. La proposition initiale de la Commission comprend une disposition pour les obligations non contractuelles résultant d'actes autres que des faits dommageables. Le règlement comprend désormais un chapitre spécifique dans lequel figurent des dispositions séparées sur l'enrichissement sans cause, la gestion d'affaires et la *culpa in contrahendo*.
7. Les articles relatifs aux dispositions impératives, à la relation avec d'autres dispositions du droit communautaire et à la relation avec des conventions internationales existantes ont encore été simplifiées.
8. À la demande du Parlement européen, le règlement contient désormais une clause de réexamen qui oblige la Commission à présenter au Parlement européen, au Conseil et au Comité économique et social européen un rapport relatif à l'application du présent règlement. En particulier, le rapport examine les obligations non contractuelles découlant des accidents de la circulation et des atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité, y compris la diffamation.

D'autres modifications, qui relèvent davantage de la forme, ont été apportées afin de rendre le texte plus lisible.

Après la mise au point du texte par les juristes-linguistes, les considérants et le dispositif ont été numérotés. Le tableau de correspondances qui figure en annexe permet d'établir le lien entre la numérotation suivie dans la position commune et celle de la proposition initiale.

2. Amendements du Parlement européen

Le Conseil a accepté de nombreux amendements présentés par le Parlement européen. Dans certains cas toutefois, les discussions au sein du Conseil et l'examen du texte par les juristes-linguistes ont mis en évidence la nécessité d'apporter au texte certaines adaptations techniques. Les considérants ont été adaptés et actualisés de manière à correspondre au dispositif du règlement.

Les modifications proposées pour les articles 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 28 et 30 exigent l'insertion de nouveaux considérants.

Les considérants 1 à 5 ont été actualisés afin de prendre en considération les derniers développements au niveau politique. Ainsi, la référence au plan d'action de 1998 a été remplacée par des orientations figurant dans le Programme de La Haye adopté par le Conseil européen en 2004.

a) Amendements acceptés dans leur intégralité

Les amendements 12, 17, 21, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 50, 52 et les amendements oraux peuvent être acceptés tels qu'ils ont été présentés par le Parlement européen, étant donné qu'ils améliorent le texte du règlement soit au niveau de sa clarté et de sa cohérence soit en ce qui concerne certaines questions de détail.

b) Amendements acceptés quant au fond

Les amendements 2, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 31, 34, 38, 45, 54 peuvent être acceptés quant au fond, sous réserve d'une reformulation.

Le contenu de **l'amendement 2** est déjà traité dans les considérants (29) et (31).

Le contenu de **l'amendement 15** est repris dans le considérant (24).

Les modifications proposées **par l'amendement 18** figurent en substance dans l'article 2 et l'article 1, paragraphe 1.

Les amendements 19 et 20 sont compris dans le texte de l'article 1, paragraphe 2, points b) et d). Le projet a cependant été simplifié, en raison notamment de l'insertion de l'article 2.

L'amendement 23 est accepté en substance. Le Conseil estime cependant qu'en raison des modifications apportées au considérant (9) et à l'article 1, paragraphe 1, cet amendement est superflu.

Le Conseil estime que les modifications proposées par **l'amendement 24** se retrouvent en substance dans les modifications apportées aux articles 16, 26 et 27 et au considérant (31).

Le Conseil accepte le principe **des amendements 28 et 34**, qui modifient la structure ainsi que le titre des sections. Il estime que ceci se retrouve dans l'actuelle structure du règlement, qui est divisé de la manière suivante: Chapitre I — Champ d'application, Chapitre II- Faits dommageables, Chapitre III — Enrichissement sans cause, gestion d'affaires et *culpa in contrahendo*, Chapitre IV — Liberté de choix et Chapitre V — Règles communes, et vise le même objectif.

L'amendement 31 introduit une nouvelle disposition sur la responsabilité du fait de grève ou de lock-out qui va dans le sens des négociations qui ont eu lieu au sein du Conseil. Le contenu de cette règle a toutefois été précisé dans l'article 9 et dans les considérants (24) et (25).

Le contenu **de l'amendement 38** figure dans l'article 14. Cependant, le Conseil a tenté de simplifier le libellé et de le rendre plus fluide.

Le contenu de **l'amendement 46** figure dans l'article 18.

c) *Amendements acceptés en partie*

Les amendements 3, 14, 25, 26, 36, 44, 53 peuvent être acceptés en partie.

L'amendement 3 n'est acceptable qu'en partie, étant donné que le considérant porte sur l'article 4 et que l'amendement 26, relatif à l'article 4, n'est pas accepté dans son intégralité. La première phrase de l'amendement se retrouve en substance dans le texte actuel des considérants (13) et (14). La dernière partie de l'amendement figure dans le texte actuel du considérant (28).

L'amendement 14 propose d'une part d'ajouter les termes «si cela est approprié» afin de mettre l'accent sur le pouvoir souverain d'appréciation du juge et, d'autre part, d'exclure cette possibilité en matière d'atteintes à la vie privée et de concurrence déloyale. Bien que le Conseil accepte la première partie de l'amendement, les questions d'atteintes à la vie privée ont été exclues du champ d'application et le Conseil ne voit aucune raison de faire une exception pour les cas de concurrence déloyale.

L'amendement 25 peut être accepté dans son principe. Le Conseil estime cependant que les conditions d'exercice d'un choix *ex ante* devraient être énoncées clairement et sans équivoque.

L'amendement 26 concerne la règle générale énoncée à l'article 4.

Pour ce qui est de l'article 4, paragraphe 1, le Conseil peut accepter les modifications proposées.

En revanche, le Conseil ne peut accepter les modifications au paragraphe 2. Le paragraphe 2 introduit une règle spécifique en matière d'accidents de la circulation en vertu de laquelle l'obligation non contractuelle et le montant des dommages-intérêts seraient soumis à deux législations distinctes. Comme la Commission l'a indiqué dans sa proposition modifiée ⁽¹⁾, une telle solution s'écarterait du droit en vigueur dans les États membres et elle ne saurait par conséquent être adoptée sans analyse approfondie préalable. C'est pourquoi il est proposé d'étudier plus en détail cette question dans le cadre du rapport visé à l'article 30.

⁽¹⁾ Voir doc. 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

En ce qui concerne l'article 4, paragraphe 3, cette disposition doit être considérée comme une clause échappatoire à l'article 4, paragraphes 1 et 2, s'il résulte de l'ensemble des circonstances que le fait dommageable présente des liens manifestement plus étroits avec un autre pays. Le Conseil ne voit donc pas de raison d'énumérer des facteurs spécifiques.

L'amendement 36 porte sur l'article 10 nouveau. Si le Conseil peut accepter en principe les modifications proposées, il est d'avis que la législation du pays dans lequel l'enrichissement a lieu est un facteur de rattachement plus approprié dans les cas où la loi applicable ne peut être déterminée sur la base de l'article 10, paragraphes 1 ou 2.

La première partie de **l'amendement 44** peut être acceptée par le Conseil. Cependant, il a été convenu lors des négociations de supprimer le paragraphe 2 qui poserait des problèmes fondamentaux à certains États membres; le Conseil ne peut dès lors accepter cette partie de l'amendement.

L'amendement 53 est accepté en partie. Le Conseil estime qu'il serait plus judicieux de prévoir que le règlement prime automatiquement les conventions qui ont été conclues exclusivement entre deux États membres ou plus, dans la mesure où lesdites conventions concernent des matières régies par le règlement. L'amendement proposé à l'article 28 paragraphe 3 n'est pas accepté, la convention de La Haye prévoyant un régime spécifique pour les accidents de la circulation et de nombreux États membres parties à la convention ayant exprimé le désir de conserver ce régime. Dans ce contexte, il convient de prendre en compte la clause de réexamen qui figure à l'article 30, et qui fait spécifiquement référence aux accidents de la circulation.

Le Conseil se félicite de la clause de réexamen telle que proposée par **l'amendement 54**. Toutefois, il suggère qu'une clause de réexamen plus générique permettrait de mieux garantir une évaluation efficace dans le cadre des compétences existantes (voir article 30).

d) Amendements rejetés

Les amendements 1, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 27, 29, 32, 33, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 56 et 57 sont rejetés.

L'amendement 1 renvoie au règlement «Rome I». Toutefois, jusqu'à l'adoption de ce règlement, il est préférable de renvoyer à la convention «Rome I» existante de 1980, concernant la loi applicable aux obligations contractuelles.

L'amendement 4 concerne les modifications proposées à la règle générale (amendement 26). Étant donné que l'amendement 26 a été rejeté en partie, il conviendrait de rejeter les modifications correspondantes au considérant.

Compte tenu des modifications apportées au champ d'application du règlement, le Conseil ne voit pas l'utilité de **l'amendement 5**.

Les amendements 6, 8, 11 et 13 adapteront les considérants pour prendre en compte la suppression de plusieurs règles spéciales dans le règlement tel que proposée par les amendements 27 (responsabilité du fait des produits), 29 (concurrence déloyale et actes restreignant la libre concurrence) et 33 (atteintes à l'environnement). Le Conseil ne peut accepter la suppression de ces règles spéciales et il s'ensuit que les amendements correspondants relatifs aux considérants doivent être rejetés également. Le Conseil s'est toutefois employé à définir clairement la portée des règles spéciales en question afin de faciliter leur application en pratique.

Les amendements 10 et 56 devront être rejetés, les obligations non contractuelles découlant d'atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité, y compris la diffamation, ayant été exclues du champ d'application du règlement.

L'amendement 16 n'est pas acceptable pour le Conseil, étant donné qu'il rejette l'amendement 42 auquel cet amendement correspond.

L'amendement 27 supprimera la règle spéciale en matière de responsabilité du fait des produits. Le Conseil estime que l'application des règles générales aux cas de responsabilité du fait des produits ne permet pas de prévoir le droit applicable avec une certitude raisonnable. L'élaboration d'un système de facteurs de rattachement en cascade assorti d'une clause de prévisibilité, constitue une solution équilibrée eu égard à cet objectif.

L'amendement 29 vise à supprimer la règle spécifique en matière de concurrence déloyale. Le Conseil ne peut l'accepter. La règle énoncée à l'article 6 n'est pas une dérogation à la règle générale figurant à l'article 4, paragraphe 1, mais elle la précise dans le but de déterminer le lieu de survenance du dommage. En matière de concurrence déloyale, il convient que la règle protège les concurrents, les consommateurs ainsi que le public, et garantisse le bon fonctionnement de l'économie de marché. Le rattachement au lieu où les relations de concurrence ou les intérêts collectifs des consommateurs sont affectés ou, en cas d'un acte restreignant la concurrence, le pays dans lequel la restriction produit un effet ou est susceptible d'en produire, remplissent globalement ces objectifs. Les obligations non contractuelles découlant d'actes restreignant la concurrence visés à l'article 6, paragraphe 3 devraient couvrir à la fois atteintes au droit communautaire et celles de la législation nationale en matière de concurrence.

L'amendement 32 est lié à l'amendement 26 que le Conseil rejette dans la mesure où il porte sur les accidents de la circulation. Cet amendement est rejeté pour les mêmes raisons que celles indiquées ci-avant.

Le Conseil ne peut accepter la suppression de la règle spéciale en matière d'atteintes à l'environnement qui est proposée pour **l'amendement 33**. La règle proposée correspond au principe «pollueur payeur» promulgué par la Communauté et qui est déjà en vigueur dans plusieurs États membres.

Le Conseil ne peut accepter **l'amendement 41** qui irait à l'encontre des modifications proposées par l'amendement 40, que le Conseil accepte.

Les **amendements 42 et 43** traitent de la question de l'application du droit étranger par le tribunal. Le Conseil rejette ces amendements, cette question devant être prise en compte dans un autre contexte.

L'amendement 22 étant accepté, le Conseil estime que **l'amendement 47** est devenu redondant.

Le Conseil est d'avis que la précision figurant à l'article 23, paragraphe 2, est suffisante eu égard aux personnes physiques agissant dans le cadre de leurs activités professionnelles. Par conséquent, **l'amendement 49** est rejeté.

L'amendement 50 vise à préciser la notion d'ordre public. Il serait malaisé dans l'état actuel des choses de prévoir des critères et des instruments de référence communs aux fins de définir la notion d'ordre public. C'est pourquoi l'amendement 50 est rejeté.

L'amendement 57 concerne l'article 6 de la proposition initiale de la Commission. Le Conseil a examiné cette question à de nombreuses reprises et a étudié avec attention chacune des options qui ont été avancées dans le cadre des négociations, y compris celle proposée par le Parlement européen. Cependant, à titre de compromis définitif et pour tenter de concilier les intérêts antagoniques, le Conseil propose de supprimer, à ce stade, la règle spéciale relative aux atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité. Il s'ensuit que l'amendement 57 doit être rejeté. En lieu et place, une exclusion du champ d'application est prévue à l'article 1, paragraphe 2, g) du règlement.

Il convient toutefois de lire cette disposition en corrélation avec l'article 30. La clause de réexamen visée à l'article 30 prévoit que la Commission doit présenter un rapport au plus tard quatre années après la date d'entrée en vigueur du règlement. Ce rapport examine en particulier les obligations non contractuelles découlant des atteintes à la vie privée et aux droits de la personnalité, y compris la diffamation.

III. CONCLUSION

Le Conseil estime que le texte de la position commune concernant le règlement sur la loi applicable aux obligations non contractuelles instaure un système équilibré de règles de conflit de loi en matière d'obligations non contractuelles et assure l'uniformité souhaitée des règles relatives au droit applicable. En outre, la position commune est, dans ses grandes lignes, conforme à la proposition initiale de la Commission et à l'avis du Parlement européen.

ANNEXE

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Proposition initiale de la Commission	Position commune du Conseil
Considérant (1)	Considérant (1)
nouveau	Considérant (2)
Considérant (2)	supprimé
Considérant (3)	Considérant (3)
nouveau	Considérant (4)
nouveau	Considérant (5)
Considérant (4)	Considérant (6)
Considérant (5)	Considérant (7)
nouveau	Considérant (8)
nouveau	Considérant (9)
nouveau	Considérant (10)
nouveau	Considérant (11)
Considérant (6)	Considérant (12)
Considérant (7)	Considérant (13)
Considérant (8)	Considérant (14)
nouveau	Considérant (15)
nouveau	Considérant (16)
Considérant (9)	Considérant (17)
Considérant (10)	Considérant (18)
Considérant (11)	Considérant (19)
nouveau	Considérant (20)
nouveau	Considérant (21)
Considérant (12)	supprimé
Considérant (13)	Considérant (22)
Considérant (14)	Considérant (23)
nouveau	Considérant (24)
nouveau	Considérant (25)
Considérant (15)	Considérant (26)
nouveau	Considérant (27)
Considérant (16)	Considérant (28)
Considérant (17)	Considérant (29)
Considérant (18)	Considérant (30)
Considérant (19)	Considérant (31)

Proposition initiale de la Commission	Position commune du Conseil
Considérant (20)	Considérant (32)
nouveau	Considérant (33)
Considérant (21)	Considérant (34)
Considérant (22)	Considérant (35)
Considérant (23)	Considérant (36)
Article 1	Article 1
nouveau	Article 2
Article 2	Article 3
Article 3	Article 4
Article 4	Article 5
Article 5	Article 6
Article 6	supprimé
Article 7	Article 7
Article 8	Article 8
nouveau	Article 9
Article 9, paragraphe 1	Article 12
Article 9, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 2, article 11, paragraphe 2, article 12, paragraphe 2, b)
Article 9, paragraphe 3	Article 10
Article 9, paragraphe 4	Article 11
Article 9, paragraphe 5	Article 10, paragraphe 4, article 11, paragraphe 4, article 12, paragraphe 2, c)
Article 9, paragraphe 6	Article 13
Article 10	Article 14
Article 11	Article 15
Article 12	Article 16
Article 13	Article 17
Article 14	Article 18
Article 15, paragraphe 1	Article 19
Article 15, paragraphe 2	Article 20
Article 16	Article 21
Article 17	Article 22
Article 18	supprimé
Article 19	Article 23
Article 20	Article 24

Proposition initiale de la Commission	Position commune du Conseil
Article 21	Article 25
Article 22	Article 26
Article 23	Article 27
Article 24	supprimé
Article 25	Article 28
Article 26	Article 29
nouveau	Article 30
Article 27, 2 ^{ème} section	Article 31
Article 27, 1 ^{ère} et 3 ^{ème} sections	Article 32