

## RÈGLEMENT (UE) N° 530/2012 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 13 juin 2012

## relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque

(refonte)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque <sup>(3)</sup> a été modifié à plusieurs reprises et de façon substantielle <sup>(4)</sup>. Étant donné que de nouvelles modifications s'imposent, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte dudit règlement.

(2) Dans le cadre de la politique commune des transports, des mesures devraient être prises pour accroître la sécurité et prévenir la pollution dans les transports maritimes.

(3) L'Union est gravement préoccupée par les accidents maritimes dans lesquels des pétroliers sont impliqués et par la pollution qui en résulte pour son littoral et les dommages causés à sa faune, à sa flore et à d'autres ressources marines.

(4) Dans sa communication intitulée «Pour une politique commune de la sécurité maritime», la Commission a mis l'accent sur la demande du Conseil extraordinaire sur l'environnement et les transports du 25 janvier

1993 de soutenir l'action au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de réduire la différence de sécurité entre les navires neufs et les navires existants en améliorant et/ou en retirant progressivement les navires existants.

(5) Par sa résolution du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime <sup>(5)</sup>, le Conseil a entièrement soutenu les objectifs de la communication de la Commission.

(6) Dans sa résolution du 11 mars 1994 sur une politique commune de la sécurité maritime <sup>(6)</sup>, le Parlement européen a accueilli favorablement la communication de la Commission et a notamment appelé à une action en vue d'améliorer les normes de sécurité des navires-citernes.

(7) Dans sa résolution du 20 janvier 2000 sur la marée noire causée par le naufrage de l'*Erika* <sup>(7)</sup>, le Parlement européen a demandé à la Commission de tout mettre en œuvre pour avancer la date à partir de laquelle les pétroliers doivent être équipés d'une double coque.

(8) Dans sa résolution du 21 novembre 2002 sur la catastrophe du pétrolier *Prestige* au large des côtes de Galice <sup>(8)</sup>, le Parlement européen s'est prononcé en faveur de mesures plus énergiques pouvant entrer en vigueur plus rapidement et a déclaré que cette nouvelle catastrophe soulignait une fois de plus la nécessité de prendre des mesures efficaces au niveau international et au niveau de l'Union pour renforcer significativement la sécurité maritime.

(9) L'OMI a établi, dans la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 et dans le protocole de 1978 relatif à ladite convention (MARPOL 73/78), des règles de prévention de la pollution, adoptées au niveau international, qui concernent la conception et l'exploitation des pétroliers. Les États membres sont parties à MARPOL 73/78.

(10) Conformément à l'article 3, paragraphe 3, de MARPOL 73/78, cette convention ne s'applique pas aux navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

<sup>(1)</sup> JO C 43 du 15.2.2012, p. 98.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 23 mai 2012 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 7 juin 2012.

<sup>(3)</sup> JO L 64 du 7.3.2002, p. 1.

<sup>(4)</sup> Voir l'annexe I.

<sup>(5)</sup> JO C 271 du 7.10.1993, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO C 91 du 28.3.1994, p. 301.

<sup>(7)</sup> JO C 304 du 24.10.2000, p. 198.

<sup>(8)</sup> JO C 25 E du 29.1.2004, p. 415.

- (11) La comparaison des statistiques d'âge et d'accidents des navires-citernes fait apparaître des taux d'accidents en augmentation pour les navires plus anciens. Il a été admis au niveau international que les modifications apportées en 1992 à la convention MARPOL 73/78, par lesquelles l'application des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes est obligatoire pour les pétroliers à simple coque existants lorsqu'ils atteignent un certain âge, assureront à ces pétroliers un degré plus élevé de protection contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement.
- (12) Il est dans l'intérêt de l'Union d'adopter des mesures visant à garantir que les pétroliers qui entrent dans les ports ou les terminaux en mer ou jetant l'ancre dans une zone relevant de la juridiction des États membres et que les pétroliers battant pavillon des États membres se conforment à la règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78, révisée en 2004 par la résolution MEPC 117(52) adoptée par le comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC), afin de réduire les risques de pollution accidentelle des eaux européennes par les hydrocarbures.
- (13) La résolution MEPC 114(50) adoptée le 4 décembre 2003 a introduit une nouvelle règle 21 à l'annexe I de MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution produite par les pétroliers transportant des produits pétroliers lourds (HGO) qui interdit le transport des HGO dans les pétroliers à coque simple. Les paragraphes 5, 6 et 7 de la règle 21 prévoient la possibilité d'exemptions de l'application de certaines dispositions de cette règle. La déclaration faite par la présidence italienne du Conseil européen au nom de l'Union européenne, consignée dans le rapport officiel de la cinquantième session du MEPC (MEPC 50/3), exprime l'engagement politique de ne pas recourir à ces exemptions.
- (14) Le 6 mars 1992, l'OMI a apporté des modifications à MARPOL 73/78, qui sont entrées en vigueur le 6 juillet 1993. Les mesures adoptées, qui imposent la double coque ou le respect de normes de conception équivalentes pour les pétroliers livrés le 6 juillet 1996 ou après cette date, visent à prévenir la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement. Ces modifications comprennent aussi un plan, qui est entré en vigueur le 6 juillet 1995, prévoyant l'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque livrés avant cette date. Les pétroliers livrés avant le 1<sup>er</sup> juin 1982 doivent se conformer aux prescriptions en question au plus tard 25 ans, et dans certains cas 30 ans, après la date de leur livraison. Ces pétroliers à simple coque existants ne pourraient plus être exploités au-delà de 2005 et, dans certains cas, de 2012, à moins qu'ils ne se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes fixées par la règle 19 de l'annexe I de MARPOL 73/78. Pour les pétroliers à simple coque existants qui ont été livrés après le 1<sup>er</sup> juin 1982 ou ceux qui, livrés avant cette date, ont été adaptés pour être conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, cette échéance sera atteinte au plus tard en 2026.
- (15) Lors de sa 46<sup>e</sup> session, le 27 avril 2001, le MEPC a adopté la résolution MEPC 95(46) apportant des modifications importantes à la règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78. Cette résolution et la résolution MEPC 111(50) adoptée le 4 décembre 2003 introduisent un nouveau programme de retrait accéléré des pétroliers à simple coque. Les nouvelles échéances auxquelles les pétroliers doivent se conformer à la règle 19 de l'annexe I de MARPOL 73/78 dépendent de la taille et de l'âge du navire. Dans ce programme, les pétroliers sont, par conséquent, répartis en trois catégories selon leur tonnage, leur construction et leur âge. Toutes ces catégories, y compris la plus petite, la catégorie 3, sont importantes dans les échanges à l'intérieur de l'Union.
- (16) La date ultime à laquelle un pétrolier à simple coque doit être retiré est la date anniversaire de la livraison du navire, selon un calendrier s'échelonnant de 2003 à 2005 pour les pétroliers de la catégorie 1 et à 2010 pour les pétroliers des catégories 2 et 3.
- (17) La règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78 prévoit une nouvelle disposition selon laquelle l'exploitation des pétroliers à coque simple ne peut être poursuivie que s'ils satisfont au système d'évaluation de l'état du navire (CAS) adopté le 27 avril 2001 par la résolution MEPC 94(46) modifiée par la résolution MEPC 99(48) du 11 octobre 2002 et par la résolution MEPC 112(50) du 4 décembre 2003. Le système CAS oblige l'administration de l'État du pavillon à délivrer une déclaration de conformité et à participer aux procédures d'inspection du CAS. Le système CAS a pour objet de déceler les faiblesses structurelles des pétroliers âgés et devrait s'appliquer à tous les pétroliers de plus de 15 ans.
- (18) La règle 20.5 de l'annexe I de MARPOL 73/78 permet à titre exceptionnel d'exploiter les pétroliers des catégories 2 et 3, dans certaines circonstances, au-delà de la date limite de leur retrait. La règle 20.8.2 de ladite annexe donne aux parties à MARPOL 73/78 le droit d'interdire aux pétroliers bénéficiant de cette dérogation d'entrer dans les ports ou terminaux en mer relevant de leur juridiction. Les États membres ont déclaré leur intention de recourir à ce droit. Toute décision d'utiliser ce droit devrait être communiquée à l'OMI.
- (19) Il importe d'assurer que les dispositions du présent règlement ne conduisent pas à mettre en danger la sécurité de l'équipage ou des pétroliers à la recherche d'un refuge ou d'un lieu sûr.
- (20) Afin de permettre aux chantiers navals des États membres de réparer les pétroliers à simple coque, les États membres peuvent autoriser, exceptionnellement, ces pétroliers à entrer dans leurs ports, à condition qu'ils ne transportent aucune cargaison.
- (21) Il est très peu probable que l'OMI modifie le contenu des règlements pertinents de MARPOL 73/78 ou des résolutions MEPC 111(50) et MEPC 94(46) adoptées par le MEPC, mentionnées dans le présent règlement. Cependant, des modifications non substantielles, telles qu'un changement de numérotation, pourraient être apportées à ces textes. Afin que le présent règlement tienne compte de l'évolution du droit international pertinent, le pouvoir d'adopter des actes en vertu de l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne devrait être

délégué à la Commission qu'aux fins de ces modifications dans la mesure où elles n'élargissent pas le champ d'application du présent règlement. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### Article premier

##### Objectif

Le présent règlement a pour objectif d'établir un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de MARPOL 73/78, définie à l'article 3 du présent règlement, et d'interdire le transport à destination ou au départ de ports des États membres de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque.

#### Article 2

##### Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes:

- a) qui battent le pavillon d'un État membre;
- b) qui, quel que soit leur pavillon, entrent dans ou quittent un port ou un terminal en mer ou jettent l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un État membre.

Aux fins de l'article 4, paragraphe 3, le présent règlement s'applique aux pétroliers d'une capacité égale ou supérieure à 600 tonnes de port en lourd.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par un État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Les États membres s'efforcent, dans la mesure où cela est raisonnable et possible, de respecter le présent règlement pour les navires visés dans le présent paragraphe.

#### Article 3

##### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «MARPOL 73/78»: la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, de 1973, modifiée par le protocole de 1978, dans leur version actualisée;

- 2) «pétrolier»: un pétrolier tel qu'il est défini dans la règle 1.5 de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 3) «port en lourd»: le port en lourd tel qu'il est défini dans la règle 1.23 de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 4) «pétrolier de la catégorie 1»: un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison, et un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions définies dans les règles 18.1 à 18.9, 18.12 à 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 et 35.3 de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 5) «pétrolier de la catégorie 2»: un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison, et un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui satisfait aux prescriptions définies dans les règles 18.1 à 18.9, 18.12 à 18.15, 30.4, 33.1, 33.2, 33.3, 35.1, 35.2 et 35.3 de l'annexe I de MARPOL 73/78. Tout pétrolier de catégorie 2 doit être doté de citernes à ballast séparé et à localisation défensive (SBT/PL);
- 6) «pétrolier de la catégorie 3»: un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, mais inférieur aux chiffres spécifiés aux points 4) et 5);
- 7) «pétrolier à simple coque»: un pétrolier qui n'est pas conforme aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes prévues par les règles 19 et 28.6 de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 8) «pétrolier à double coque»:
  - a) un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, conforme aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes prévues par les règles 19 et 28.6 de l'annexe I de MARPOL 73/78 ou aux prescriptions prévues par la règle 20.1.3 de l'annexe I de MARPOL 73/78; ou
  - b) un pétrolier d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes mais inférieur à 5 000 tonnes, équipé de citernes ou d'espaces de doubles-fonds conformes à la règle 19.6.1 de l'annexe I de MARPOL 73/78, et de citernes ou d'espaces latéraux disposés conformément à la règle 19.3.1 de la même annexe, et conformes aux dispositions concernant la distance  $w$  énoncées dans la règle 19.6.2 de l'annexe I de MARPOL 73/78;

- 9) «âge»: l'âge du navire, exprimé en nombre d'années à partir de la date de sa livraison;
- 10) «huile diesel lourde»: l'huile diesel telle qu'elle est définie dans la règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 11) «fuel-oil»: les distillats lourds ou les résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits tels qu'ils sont définis dans la règle 20 de l'annexe I de MARPOL 73/78;
- 12) «produits pétroliers lourds»:
- a) les produits pétroliers bruts ayant une densité, à une température de 15 °C, de plus de 900 kg/m<sup>3</sup> (ce qui correspond à un degré API inférieur à 25,7);
  - b) les produits pétroliers autres que les produits pétroliers bruts, ayant une densité, à une température de 15 °C, de plus de 900 kg/m<sup>3</sup> ou une viscosité cinématique, à une température de 50 °C, de plus de 180 mm<sup>2</sup>/s (ce qui correspond à une viscosité cinématique supérieure à 180 cSt);
  - c) le bitume et le goudron et leurs émulsions.

#### Article 4

### Conformité des pétroliers à simple coque avec les prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes

1. Aucun pétrolier n'est autorisé à battre le pavillon d'un État membre et aucun pétrolier, quel que soit son pavillon, n'est autorisé à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre, sauf s'il s'agit d'un pétrolier à double coque.
2. Nonobstant le paragraphe 1, les pétroliers des catégories 2 ou 3 qui disposent uniquement de doubles fonds ou de doubles bordages non utilisés pour le transport du pétrole et s'étendant sur toute la longueur de la citerne de cargaison ou qui disposent d'espaces à double coque non utilisés pour le transport du pétrole et s'étendant sur toute la longueur de la citerne de cargaison, mais qui ne remplissent pas les conditions d'exemption des dispositions de la règle 20.1.3 de l'annexe I de MARPOL 73/78, peuvent demeurer en service, sans dépasser cependant la date anniversaire de la livraison du navire en 2015 ou le jour où le navire atteint l'âge de 25 ans – calculé d'après la date de livraison – la date à retenir étant celle qui se présente en premier.
3. Aucun pétrolier transportant des produits pétroliers lourds n'est autorisé à battre le pavillon d'un État membre, sauf s'il s'agit d'un pétrolier à double coque.

Aucun pétrolier transportant des produits pétroliers lourds, quel que soit son pavillon, n'est autorisé à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre, à quitter ces sites ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un État membre, sauf s'il s'agit d'un pétrolier à double coque.

4. Les pétroliers utilisés exclusivement dans les ports et dans la navigation intérieure peuvent être exonérés de l'application du

paragraphe 3 s'ils sont dûment autorisés conformément à la législation relative à la navigation intérieure.

#### Article 5

### Conformité avec le système d'évaluation de l'état du navire

Un pétrolier à simple coque âgé de plus de 15 ans n'est pas autorisé, quel que soit son pavillon, à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre, à quitter ces sites ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un État membre sauf si ce pétrolier satisfait au système d'évaluation de l'état du navire visé à l'article 6.

#### Article 6

### Système d'évaluation de l'état du navire

Aux fins de l'article 5, le système d'évaluation de l'état du navire adopté par la résolution MEPC 94(46) du 27 avril 2001, modifiée par la résolution MEPC 99(48) du 11 octobre 2002 et par la résolution MEPC 112(50) du 4 décembre 2003, s'applique.

#### Article 7

### Date ultime

Au-delà de la date anniversaire de la livraison du navire en 2015 ne seront plus autorisées:

- a) la poursuite de l'exploitation, conformément à la règle 20.5 de l'annexe I de MARPOL 73/78, des pétroliers des catégories 2 et 3 battant le pavillon d'un État membre;
- b) l'entrée dans les ports ou les terminaux en mer relevant de la juridiction d'un État membre d'autres pétroliers des catégories 2 et 3 indépendamment du fait qu'ils continuent à être exploités sous le pavillon d'un État tiers conformément à la règle 20.5 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

#### Article 8

### Dérogations pour les navires en difficulté ou à réparer

Par dérogation aux articles 4, 5 et 7, l'autorité compétente d'un État membre peut, sous réserve des dispositions nationales, autoriser, dans des circonstances exceptionnelles, un navire particulier à entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de sa juridiction, à quitter ces sites ou à jeter l'ancre dans une zone relevant de sa juridiction lorsque:

- a) un pétrolier est en difficulté ou à la recherche d'un refuge;
- b) un pétrolier non chargé se dirige vers un port pour y être réparé.

#### Article 9

### Notification à l'OMI

1. Chaque État membre informe l'OMI de sa décision de refuser, en vertu de l'article 7 du présent règlement, aux pétroliers exploités conformément aux dispositions de la règle 20.5 de l'annexe I de MARPOL 73/78 d'entrer dans les ports ou les terminaux en mer relevant de sa juridiction, sur la base de la règle 20.8.2 de l'annexe I de MARPOL 73/78.



2. Chaque État membre notifie à l'OMI sa décision d'autoriser, de suspendre, d'annuler ou de refuser l'exploitation d'un pétrolier de la catégorie 1 ou 2 autorisé à battre son pavillon conformément à l'article 5 du présent règlement, sur la base de la règle 20.8.1 de l'annexe I de MARPOL 73/78.

#### Article 10

##### Procédure de modification

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 11 en ce qui concerne l'alignement des références du présent règlement sur les modifications non substantielles, comme un changement de numérotation, adoptées par l'OMI aux règles de l'annexe I de MARPOL 73/78 ainsi qu'aux résolutions MEPC 111(50) et MEPC 94(46), modifiées par les résolutions MEPC 99(48) et MEPC 112(50), dans la mesure où ces modifications n'élargissent pas le champ d'application du présent règlement.

2. Les modifications apportées à MARPOL 73/78 peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement, en vertu de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires <sup>(1)</sup>.

#### Article 11

##### Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués mentionnés à l'article 10, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 20 juillet 2012. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes

d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas soulever d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### Article 12

##### Abrogation

Le règlement (CE) n° 417/2002 est abrogé.

Les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

#### Article 13

##### Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Strasbourg, le 13 juin 2012.

Par le Parlement européen  
Le président  
M. SCHULZ

Par le Conseil  
Le président  
N. WAMMEN

<sup>(1)</sup> JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

## ANNEXE I

**Règlement abrogé avec liste de ses modifications successives**

(mentionné à l'article 12)

Règlement (CE) n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 64 du 7.3.2002, p. 1).

Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

Uniquement l'article 11

Règlement (CE) n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 249 du 1.10.2003, p. 1).

Règlement (CE) n° 2172/2004 de la Commission  
(JO L 371 du 18.12.2004, p. 26).

Règlement (CE) n° 457/2007 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 113 du 30.4.2007, p. 1).

Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil  
(JO L 87 du 31.3.2009, p. 109).

Uniquement le point 7.4  
de l'annexe

Règlement (CE) n° 1163/2009 de la Commission  
(JO L 314 du 1.12.2009, p. 13).

---

## ANNEXE II

## Tableau de correspondance

Règlement (CE) n° 417/2002	Présent règlement
Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Article 2, paragraphe 1, phrase introductive	Article 2, paragraphe 1, phrase introductive
Article 2, paragraphe 1, premier alinéa, premier tiret	Article 2, paragraphe 1, premier alinéa, point b)
Article 2, paragraphe 1, premier alinéa, deuxième tiret	Article 2, paragraphe 1, premier alinéa, point a)
Article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 2, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 3	Article 3
Article 4, paragraphe 1, phrase introductive	Article 4, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point a)	—
Article 4, paragraphe 1, point b)	—
Article 4, paragraphe 2	Article 4, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 4	Article 4, paragraphe 4
Article 4, paragraphe 5	—
Article 4, paragraphe 6	—
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 7, phrase introductive	Article 7, phrase introductive
Article 7, premier tiret	Article 7, point a)
Article 7, deuxième tiret	Article 7, point b)
Article 7, dernière phrase	Article 7, phrase introductive
Article 8, paragraphe 1, phrase introductive	Article 8, phrase introductive
Article 8, paragraphe 1, premier tiret	Article 8, point a)
Article 8, paragraphe 1, deuxième tiret	Article 8, point b)
Article 8, paragraphe 2	—
Article 9, paragraphe 1	—
Article 9, paragraphe 2	Article 9, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 3	Article 9, paragraphe 2
Article 10	—
Article 11	Article 10
—	Article 11
—	
—	
Article 12	Article 12, premier alinéa
—	Article 12, deuxième alinéa
Article 13	Article 13
—	Annexe I
—	Annexe II