

Journal officiel

de l'Union européenne

L 343



Édition
de langue française

Législation

55^e année
14 décembre 2012

Sommaire

I Actes législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires** 1
- ★ **Règlement (UE) n° 1152/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 portant modification du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche** 30

DIRECTIVES

- ★ **Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ⁽¹⁾** 32
- ★ **Directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer ⁽¹⁾** 78

Prix: 7 EUR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 1151/2012 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 novembre 2012

relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, paragraphe 2, et son article 118, premier alinéa,

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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La qualité et la diversité de la production agricole, halieutique et aquacole de l'Union constituent l'un de ses grands atouts, conférant un avantage concurrentiel aux producteurs de l'Union et apportant une contribution majeure à son patrimoine culturel et gastronomique vivant. Cela tient aux compétences et à la détermination des agriculteurs et des producteurs de l'Union qui ont su préserver les traditions tout en tenant compte de l'évolution des nouvelles méthodes et des nouveaux matériels de production.
- (2) Les citoyens et les consommateurs de l'Union exigent de plus en plus des produits de qualité ainsi que des produits traditionnels. Ils souhaitent également préserver la diversité de la production agricole dans l'Union. Cette

volonté se traduit par une demande de produits agricoles ou de denrées alimentaires aux caractéristiques spécifiques identifiables, en particulier celles liées à leur origine géographique.

- (3) Les producteurs ne peuvent continuer à produire une gamme variée de produits de qualité que s'ils sont équitablement récompensés de leurs efforts. Cela exige qu'ils soient en mesure d'informer les acheteurs et les consommateurs au sujet des caractéristiques de leurs produits dans des conditions de concurrence loyale. Il faut également qu'ils soient en mesure d'identifier correctement leurs produits sur le marché.
- (4) Il peut être profitable à l'économie rurale que l'on mette en place des systèmes de qualité en faveur des producteurs qui les récompensent des efforts qu'ils consentent pour produire une gamme variée de produits de qualité. Cela est particulièrement vrai dans les zones défavorisées, les zones de montagne et les régions ultrapériphériques, dans lesquelles l'agriculture constitue un secteur économique important et les coûts de production sont élevés. De cette manière, les systèmes de qualité peuvent apporter une contribution et un complément à la politique de développement rural, ainsi qu'aux mesures de soutien du marché et aux politiques de soutien aux revenus de la politique agricole commune (PAC). Ils peuvent notamment apporter une contribution dans les zones où le secteur agricole revêt une importance économique plus marquée, et en particulier dans les zones défavorisées.
- (5) Les priorités stratégiques Europe 2020 établies dans la communication de la Commission intitulée «EUROPE 2020 — Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive» visent entre autres à développer une économie compétitive fondée sur la connaissance et l'innovation et à encourager une économie à fort taux d'emploi favorisant la cohésion sociale et territoriale. Il convient donc que la politique de qualité des produits agricoles fournisse aux producteurs les outils appropriés leur permettant de mieux identifier et promouvoir parmi leurs produits ceux qui sont dotés de caractéristiques spécifiques tout en protégeant ces producteurs contre les pratiques déloyales.

⁽¹⁾ JO C 218 du 23.7.2011, p. 114.

⁽²⁾ JO C 192 du 1.7.2011, p. 28.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 13 septembre 2012 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 novembre 2012.

- (6) Il convient que l'ensemble des mesures complémentaires envisagées respectent les principes de subsidiarité et de proportionnalité.
- (7) Les mesures relatives à la politique de qualité des produits agricoles sont établies dans le règlement (CEE) n° 1601/91 du Conseil du 10 juin 1991 établissant les règles générales relatives à la définition, à la désignation et à la présentation des vins aromatisés, des boissons aromatisées à base de vin et des cocktails aromatisés de produits vitivinicoles⁽¹⁾; la directive 2001/110/CE du Conseil du 20 décembre 2001 relative au miel⁽²⁾, et notamment son article 2; le règlement (CE) n° 247/2006 du Conseil du 30 janvier 2006 portant mesures spécifiques dans le domaine de l'agriculture en faveur des régions ultrapériphériques de l'Union⁽³⁾, et notamment son article 14; le règlement (CE) n° 509/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif aux spécialités traditionnelles garanties des produits agricoles et des denrées alimentaires⁽⁴⁾; le règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires⁽⁵⁾; le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽⁶⁾, et notamment la section I, du chapitre I, du titre II de sa partie II et la sous-section I de sa section I bis; le règlement (CE) n° 834/2007 du Conseil du 28 juin 2007 relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques⁽⁷⁾; ainsi que le règlement (CE) n° 110/2008 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2008 concernant la définition, la désignation, la présentation, l'étiquetage et la protection des indications géographiques des boissons spiritueuses⁽⁸⁾.
- (8) Il convient que les produits agricoles et les denrées alimentaires soient soumis, en ce qui concerne leur étiquetage, aux règles générales établies dans la directive 2000/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 relative au rapprochement des législations des États membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires ainsi que la publicité faite à leur égard⁽⁹⁾, et en particulier aux dispositions visant à empêcher tout étiquetage susceptible de créer des confusions chez les consommateurs ou de les induire en erreur.
- (9) La communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la politique de qualité des produits agricoles a défini comme une priorité le renforcement de la cohérence et de l'homogénéité globales de la politique de qualité des produits agricoles.
- (10) Le système des indications géographiques des produits agricoles et des denrées alimentaires et le système des spécialités traditionnelles garanties partagent certains objectifs et dispositions.
- (11) L'Union suit, depuis un certain temps, une approche visant à simplifier le cadre réglementaire de la PAC. Il y a lieu d'appliquer cette approche également aux règlements dans le domaine de la politique de qualité des produits agricoles, sans pour autant remettre en question les caractéristiques spécifiques de ces produits.
- (12) Certains règlements s'inscrivant dans la politique de qualité des produits agricoles ont été réexaminés récemment mais ne sont pas encore intégralement mis en œuvre. Par conséquent, ils ne devraient pas être inclus dans le présent règlement. Toutefois, ils pourraient être intégrés à un stade ultérieur, une fois la législation intégralement mise en œuvre.
- (13) Compte tenu des considérations qui précèdent, il convient de fusionner en un cadre juridique unique les dispositions nouvelles ou mises à jour des règlements (CE) n° 509/2006 et (CE) n° 510/2006 ainsi que les dispositions des règlements (CE) n° 509/2006 et (CE) n° 510/2006 qui sont maintenues.
- (14) Dans un souci de clarté et de transparence, il y a donc lieu d'abroger les règlements (CE) n° 509/2006 et (CE) n° 510/2006 et de les remplacer par le présent règlement.
- (15) Il convient que le champ d'application du présent règlement soit restreint aux produits agricoles destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité et à une liste de produits, ne relevant pas de ladite annexe, qui sont étroitement liés à la production agricole ou à l'économie rurale.
- (16) Il convient que les règles prévues au présent règlement s'appliquent sans préjudice de la législation de l'Union concernant les vins, les vins aromatisés, les boissons spiritueuses, les produits de l'agriculture biologique ou les régions ultrapériphériques.
- (17) Il y a lieu de restreindre le champ d'application des appellations d'origine et des indications géographiques aux produits pour lesquels il existe un lien intrinsèque entre les caractéristiques du produit ou de la denrée alimentaire et l'origine géographique. L'inclusion de seulement certains types de chocolat en tant que produits de confiserie dans le système actuel constitue une anomalie qu'il y a lieu de corriger.
- (18) En ce qui concerne la protection des appellations d'origine et des indications géographiques, les objectifs spécifiques sont de garantir un revenu équitable pour les agriculteurs et les producteurs au vu des qualités et des caractéristiques d'un produit déterminé ou de son mode de production et de fournir des informations claires sur les produits possédant des caractéristiques spécifiques liées à l'origine géographique, de manière à permettre aux consommateurs de prendre leur décision d'achat en meilleure connaissance de cause.

(1) JO L 149 du 14.6.1991, p. 1.

(2) JO L 10 du 12.1.2002, p. 47.

(3) JO L 42 du 14.2.2006, p. 1.

(4) JO L 93 du 31.3.2006, p. 1.

(5) JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.

(6) JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

(7) JO L 189 du 20.7.2007, p. 1.

(8) JO L 39 du 13.2.2008, p. 16.

(9) JO L 109 du 6.5.2000, p. 29.

- (19) Garantir le respect uniforme dans l'ensemble de l'Union des droits de propriété intellectuelle liés à des dénominations protégées dans l'Union constitue un objectif prioritaire qui peut être réalisé plus efficacement au niveau de l'Union.
- (20) Un cadre établi au niveau de l'Union qui protège les appellations d'origine et les indications géographiques en prévoyant leur inscription dans un registre facilite le développement de ces instruments du fait que l'approche plus uniforme qui en résulte garantit des conditions de concurrence égale entre les producteurs de produits portant ces mentions et renforce la crédibilité de ces produits aux yeux des consommateurs. Il convient de prévoir des dispositions visant au développement des appellations d'origine et des indications géographiques au niveau de l'Union et d'œuvrer en faveur de la création de mécanismes pour leur protection dans les pays tiers, dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ou d'accords multilatéraux et bilatéraux, qui contribueraient ainsi à ce que la qualité des produits et leur mode de production soient reconnus comme des facteurs de plus-value.
- (21) À la lumière de l'expérience acquise à la suite de la mise en œuvre du règlement (CEE) n° 2081/92 du Conseil du 14 juillet 1992 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires⁽¹⁾ et du règlement (CE) n° 510/2006, il est nécessaire de remédier à certaines difficultés, de clarifier et de simplifier certaines règles et de rationaliser les procédures de ce système.
- (22) À la lumière des pratiques existantes, il convient de définir plus précisément et de maintenir les deux instruments différents permettant d'identifier le lien entre le produit et son origine géographique, à savoir l'appellation d'origine protégée et l'indication géographique protégée. Sans changer le concept de ces instruments, il y a lieu d'adopter certaines modifications de leurs définitions afin de mieux prendre en compte la définition des indications géographiques établie dans l'accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle touchant au commerce et d'en rendre la compréhension plus simple et plus claire pour les opérateurs.
- (23) Il convient qu'un produit agricole ou une denrée alimentaire portant une telle référence géographique réponde à un certain nombre de conditions énumérées dans un cahier des charges, telles que des exigences particulières visant à protéger les ressources naturelles ou le paysage de la zone de production ou à améliorer le bien-être des animaux d'élevage.
- (24) Pour bénéficier d'une protection sur les territoires des États membres, il convient que les appellations d'origine et les indications géographiques soient enregistrées uniquement au niveau de l'Union. Il convient que les États membres puissent octroyer, avec effet à compter de la date de la demande de cet enregistrement au niveau de l'Union, une protection transitoire au niveau national sans porter préjudice au commerce à l'intérieur de l'Union ou au commerce international. Il y a lieu d'offrir de la même manière la protection conférée par le présent règlement, dès l'enregistrement, aux appellations d'origine et aux indications géographiques des pays tiers qui respectent les critères correspondants et qui sont protégées dans leur pays d'origine.
- (25) Il convient que la procédure d'enregistrement au niveau de l'Union permette à toute personne physique ou morale d'un État membre, autre que l'État membre de demande, ou d'un pays tiers, ayant un intérêt légitime, de faire valoir ses droits en notifiant son opposition.
- (26) L'inscription dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées devrait permettre également de fournir des informations aux consommateurs et aux acteurs commerciaux.
- (27) L'Union négocie avec ses partenaires commerciaux des accords internationaux, qui incluent des accords portant sur la protection d'appellations d'origine et d'indications géographiques. Afin de faciliter l'information du public au sujet des dénominations ainsi protégées et notamment de garantir la protection et le contrôle de l'utilisation prévue pour ces dénominations, les dénominations peuvent être inscrites dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées. À moins qu'elles ne soient spécifiquement désignées comme des appellations d'origine dans ces accords internationaux, il convient d'inscrire les dénominations dans le registre en tant qu'indications géographiques protégées.
- (28) Compte tenu de leur spécificité, il convient d'arrêter des dispositions particulières concernant l'étiquetage en matière d'appellations d'origine protégées et d'indications géographiques protégées, qui exigent que les producteurs fassent figurer sur les conditionnements les symboles de l'Union ou les mentions appropriés. Pour les dénominations de l'Union, l'emploi de ces symboles ou de ces mentions devrait être rendu obligatoire afin de mieux faire connaître aux consommateurs cette catégorie de produits et les garanties y afférentes et de rendre l'identification de ces produits sur le marché plus aisée, ce qui facilitera les contrôles. Compte tenu des exigences de l'OMC, il y a lieu de rendre facultative l'utilisation de tels symboles ou mentions pour les indications géographiques et les appellations d'origine de pays tiers.
- (29) Il y a lieu d'octroyer une protection aux dénominations incluses dans le registre, l'objectif étant de garantir leur bonne utilisation et de prévenir des pratiques pouvant induire le consommateur en erreur. En outre, il convient que les moyens assurant la protection des indications géographiques et des appellations d'origine soient clarifiés, en ce qui concerne en particulier le rôle des groupements de producteurs et des autorités compétentes des États membres.
- (30) Il y a lieu de prévoir des dérogations spécifiques permettant, pendant des périodes transitoires, l'utilisation d'une dénomination enregistrée parallèlement à d'autres dénominations. Ces dérogations devraient être simplifiées et

(¹) JO L 208 du 24.7.1992, p. 1.

clarifiées. Dans certains cas, afin de surmonter des difficultés temporaires et dans l'objectif à long terme de s'assurer que tous les producteurs respectent le cahier des charges, ces dérogations peuvent être accordées pour une durée maximale de dix ans.

- (31) Il y a lieu de clarifier le champ de la protection octroyée au titre du présent règlement, en particulier pour ce qui est des limitations applicables à l'enregistrement de nouvelles marques énoncées dans la directive 2008/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 rapprochant les législations des États membres sur les marques ⁽¹⁾, lorsqu'il existe un conflit avec l'enregistrement d'appellations d'origine protégées et d'indications géographiques protégées, comme c'est déjà le cas pour l'enregistrement de nouvelles marques au niveau de l'Union. Cette clarification est également nécessaire en ce qui concerne les détenteurs de droits de propriété intellectuelle antérieurs, notamment pour ce qui touche aux marques et aux dénominations homonymes enregistrés en tant qu'appellations d'origine protégées ou en tant qu'indications géographiques protégées.
- (32) Il y a lieu d'étendre la protection des appellations d'origine et des indications géographiques aux usurpations, imitations et évocations des dénominations enregistrées concernant des biens ainsi que des services afin de garantir un niveau de protection élevé et l'aligner sur celle applicable au secteur du vin. Lorsque des appellations d'origine protégées ou des indications géographiques protégées sont employées comme ingrédients, il convient de tenir compte de la communication de la Commission intitulée «Lignes directrices sur l'étiquetage des denrées alimentaires utilisant des appellations d'origine protégées (AOP) et des indications géographiques protégées (IGP) comme ingrédients».
- (33) Il convient que les dénominations déjà enregistrées au titre du règlement (CE) n° 510/2006 au 3 janvier 2013 continuent à être protégées au titre du présent règlement et soient automatiquement inscrites au registre.
- (34) L'objectif spécifique du système des spécialités traditionnelles garanties est d'aider les producteurs de produits traditionnels à informer les consommateurs des propriétés conférant une valeur ajoutée à leurs produits. Toutefois, étant donné que seulement quelques dénominations ont été enregistrées, le système actuel des spécialités traditionnelles garanties n'a pas réalisé tout son potentiel. Il convient donc d'améliorer, de clarifier et de préciser les dispositions actuelles afin de rendre le système plus compréhensible, plus opérationnel et plus attrayant pour les demandeurs éventuels.
- (35) Le système actuel offre la possibilité d'enregistrer une dénomination à des fins d'identification sans que la dénomination soit réservée dans l'Union. Étant donné que cette option n'a pas été bien comprise par les parties prenantes et que l'identification d'un produit traditionnel peut être mieux réalisée au niveau national ou régional

en application du principe de subsidiarité, il y a lieu de supprimer cette possibilité. À la lumière de l'expérience acquise, il convient que le système ne concerne que la réservation de dénominations pour l'ensemble de l'Union.

- (36) Afin de garantir que les dénominations de produits traditionnels authentiques soient enregistrées dans le cadre du système, il y a lieu d'adapter les critères et les conditions pour l'enregistrement d'une dénomination, notamment ceux concernant la définition de «traditionnel», qui devrait couvrir des produits qui ont été produits pendant une période de temps significative.
- (37) Pour garantir la conformité des spécialités traditionnelles garanties avec le cahier des charges et leur cohérence, il convient que les producteurs rassemblés en groupements définissent eux-mêmes le produit dans un cahier des charges. Il convient d'offrir aux producteurs des pays tiers la possibilité de faire enregistrer une dénomination en tant que spécialité traditionnelle garantie.
- (38) Pour bénéficier d'une réservation, il convient que les spécialités traditionnelles garanties soient enregistrées au niveau de l'Union. L'inscription dans un registre devrait permettre également d'assurer l'information des consommateurs et des acteurs commerciaux.
- (39) Pour éviter que ne se créent des conditions de concurrence déloyale, il importe que tous les producteurs, y compris ceux des pays tiers, puissent utiliser une dénomination enregistrée d'une spécialité traditionnelle garantie, pour autant que le produit en question respecte les exigences du cahier des charges correspondant et que le producteur soit soumis à un système de contrôle. Pour les spécialités traditionnelles garanties produites dans l'Union, il convient que le symbole de l'Union figure sur l'étiquetage et qu'il puisse être associé à la mention «spécialité traditionnelle garantie».
- (40) Afin de protéger les dénominations enregistrées contre toute usurpation ou toute pratique pouvant induire le consommateur en erreur, il y a lieu de réserver leur utilisation.
- (41) En ce qui concerne les dénominations déjà enregistrées au titre du règlement (CE) n° 509/2006 qui autrement n'entreraient pas dans le champ d'application du présent règlement au 3 janvier 2013, il convient que les conditions d'utilisation établies dans le règlement (CE) n° 509/2006 continuent à s'appliquer pendant une période transitoire.
- (42) Il convient de prévoir une procédure d'enregistrement des dénominations qui ont été enregistrées sans réservation du nom, en application du règlement (CE) n° 509/2006, qui permette leur enregistrement avec réservation du nom.
- (43) Il convient par ailleurs de prévoir des mesures transitoires applicables aux demandes d'enregistrement parvenues à la Commission avant le 3 janvier 2013.
- (44) Il y a lieu d'introduire un deuxième niveau de systèmes de qualité, fondé sur des mentions de qualité conférant une valeur ajoutée, qui peuvent faire l'objet d'une communication sur le marché intérieur et qui doivent

⁽¹⁾ JO L 299 du 8.11.2008, p. 25.

- être utilisées volontairement. Ces mentions de qualité facultatives devraient se référer à des caractéristiques horizontales spécifiques en ce qui concerne une ou plusieurs catégories de produits, aux méthodes de production ou aux propriétés de transformation qui s'appliquent dans des zones spécifiques. La mention de qualité facultative «produit de montagne» a rempli jusqu'ici les conditions requises et apportera une valeur ajoutée au produit sur le marché. Afin de faciliter l'application de la directive 2000/13/CE lorsque l'étiquetage des denrées alimentaires risque d'entraîner une confusion dans l'esprit des consommateurs à propos des mentions de qualité facultatives, en particulier celle de «produit de montagne», la Commission peut adopter des lignes directrices.
- (45) Afin d'offrir aux producteurs de montagne un véritable outil permettant de mieux commercialiser leurs produits et de réduire les risques réels de confusion dans l'esprit des consommateurs quant au fait que les produits présents sur le marché proviennent bien d'une zone de montagne, il convient de prévoir la définition au niveau de l'Union d'une mention de qualité facultative pour les produits de montagne. La définition des zones de montagne devrait reposer sur les critères généraux de classification retenus pour qualifier une zone de montagne dans le règlement (CE) n° 1257/1999 du 17 mai 1999 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) ⁽¹⁾.
- (46) La valeur ajoutée des indications géographiques et des spécialités traditionnelles garanties repose sur la confiance du consommateur. Elle ne peut être crédible que si elle s'accompagne de vérifications et de contrôles efficaces. Il convient que ces systèmes de qualité soient soumis à un système de suivi au moyen de contrôles officiels conformes aux principes énoncés dans le règlement (CE) n° 882/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif aux contrôles officiels effectués pour s'assurer de la conformité avec la législation sur les aliments pour animaux et les denrées alimentaires et avec les dispositions relatives à la santé animale et au bien-être des animaux ⁽²⁾, et qu'ils comprennent un système de vérifications réalisées à tous les stades de la production, de la transformation et de la distribution. Afin d'aider les États membres à mieux appliquer les dispositions du règlement (CE) n° 882/2004 relatives aux contrôles des indications géographiques et des spécialités traditionnelles garanties, il convient de mentionner les références aux articles les plus pertinents dans le présent règlement.
- (47) Dans le but de garantir au consommateur que le produit possède les caractéristiques spécifiques des indications géographiques et des spécialités traditionnelles garanties, il convient que les opérateurs soient soumis à un système qui vérifie si le cahier des charges du produit a été respecté.
- (48) Il importe que les autorités compétentes satisfassent à un certain nombre de critères opérationnels, de manière à garantir leur impartialité et leur efficacité. Il y a lieu d'envisager la délégation de certaines compétences à des organismes de contrôle pour la réalisation de contrôles spécifiques.
- (49) Il convient d'utiliser les normes européennes (normes EN) mises au point par le Comité européen de normalisation (CEN) et les normes internationales mises au point par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) en ce qui concerne l'accréditation des organismes de contrôle et il convient que ces organismes les utilisent en ce qui concerne leur fonctionnement. Il y a lieu que ces organismes soient accrédités conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits ⁽³⁾.
- (50) Il y a lieu d'inclure les informations relatives aux activités de contrôle pour les indications géographiques et les spécialités traditionnelles garanties dans les plans de contrôle nationaux pluriannuels et dans les rapports annuels élaborés par les États membres conformément au règlement (CE) n° 882/2004.
- (51) Il convient que les États membres soient autorisés à percevoir une redevance destinée à couvrir les frais supportés.
- (52) Il convient de clarifier les règles existantes relatives au maintien de l'utilisation de dénominations génériques de manière que les mentions génériques qui sont similaires à une dénomination ou à une mention protégée ou réservée, ou qui la composent, conservent leur caractère générique.
- (53) La date permettant d'établir l'ancienneté d'une marque et d'une appellation d'origine ou d'une indication géographique devrait être, pour une marque, la date de demande d'enregistrement dans l'Union ou dans les États membres et, pour une appellation d'origine ou une indication géographique, la date de demande de protection auprès de la Commission.
- (54) Il y a lieu de maintenir les dispositions relatives au refus ou à la coexistence d'une appellation d'origine ou d'une indication géographique en raison d'un conflit avec une marque préexistante.
- (55) Les critères selon lesquels des marques apparues par la suite devraient être refusées ou, si elles sont déjà enregistrées, annulées, au motif qu'elles entrent en conflit avec une appellation d'origine ou une indication géographique préexistante devraient correspondre au champ de la protection d'une appellation d'origine ou d'une indication géographique établie.
- (56) Il convient que les dispositions des systèmes établissant des droits de propriété intellectuelle, et notamment les droits établis par le système de qualité applicable aux appellations d'origine et aux indications géographiques ou ceux établis dans le cadre de la législation relative aux marques, ne soient pas affectées par la réservation de dénominations et la définition de mentions et de symboles conformément aux systèmes de qualité applicables aux spécialités traditionnelles garanties et aux mentions de qualité facultatives.

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 80.

⁽²⁾ JO L 165 du 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

- (57) Il convient de clarifier et de reconnaître le rôle des groupements. Les groupements jouent un rôle essentiel dans la procédure de demande d'enregistrement des dénominations des appellations d'origine et indications géographiques et des spécialités traditionnelles garanties, ainsi que pour la modification de cahiers des charges et les demandes d'annulation. Les groupements peuvent également mettre en place des activités liées à la surveillance de la mise en œuvre de la protection des dénominations enregistrées, à la conformité de la production avec le cahier des charges du produit, à l'information et à la promotion des dénominations enregistrées ainsi que, de façon générale, toute activité visant à améliorer la valeur des dénominations enregistrées et l'efficacité des systèmes de qualité. Ils devraient en outre surveiller la position des produits sur le marché. Néanmoins, il importe que ces activités ne favorisent ni n'entraînent de comportement anticoncurrentiel qui serait incompatible avec les articles 101 et 102 du traité.
- (58) Afin de veiller à ce que les dénominations enregistrées des appellations d'origine et indications géographiques et des spécialités traditionnelles garanties satisfassent aux conditions établies par le présent règlement, il convient que l'examen des demandes soit effectué par les autorités nationales de l'État membre concerné, dans le respect de dispositions communes minimales incluant une procédure nationale d'opposition. Il convient que la Commission procède ensuite à un examen approfondi des demandes afin de s'assurer qu'elles ne comportent pas d'erreurs manifestes et qu'elles ont tenu compte du droit de l'Union et des intérêts des parties prenantes en dehors de l'État membre de demande.
- (59) Il y a lieu d'ouvrir aux dénominations de produits originaires de pays tiers l'enregistrement en tant qu'appellations d'origine, indications géographiques et spécialités traditionnelles garanties qui satisfont aux conditions établies par le présent règlement.
- (60) Il y a lieu de protéger dans l'Union ainsi que dans les pays tiers les symboles, mentions et abréviations démontrant la participation à un système de qualité, ainsi que les droits sur ceux-ci relatifs à l'Union, afin de garantir qu'ils sont utilisés pour des produits authentiques et que les consommateurs ne sont pas trompés sur les qualités des produits. En outre, aux fins d'une protection efficace, il convient que la Commission ait recours à des ressources budgétaires raisonnables sur une base centralisée dans le cadre du règlement (CE) n° 1698/2005 du Conseil du 20 septembre 2005 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) ⁽¹⁾ et conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1290/2005 du Conseil du 21 juin 2005 relatif au financement de la politique agricole commune ⁽²⁾.
- (61) Il y a lieu de raccourcir et d'améliorer, notamment en ce qui concerne la prise de décision, la procédure d'enregistrement des appellations d'origine protégées, des indications géographiques protégées et des spécialités traditionnelles garanties, y compris les périodes d'examen et d'opposition. La Commission, assistée dans certains cas des États membres, devrait être responsable de la prise de décision en matière d'enregistrement. Il convient que des procédures soient établies afin de permettre la modification du cahier des charges du produit après l'enregistrement ainsi que l'annulation des dénominations enregistrées, notamment si le produit ne respecte plus le cahier des charges correspondant ou si une dénomination n'est plus utilisée sur le marché.
- (62) Il convient de prévoir des procédures appropriées afin de faciliter les demandes transfrontières visant l'enregistrement conjoint d'appellations d'origine protégées, d'indications géographiques protégées ou de spécialités traditionnelles garanties.
- (63) Il convient de déléguer à la Commission, conformément à l'article 290 du traité, le pouvoir d'adopter des actes qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels du présent règlement, à savoir compléter la liste de produits énoncée à l'annexe I du présent règlement; établir les restrictions et les dérogations concernant la provenance des aliments pour animaux dans le cas d'une appellation d'origine; établir des restrictions et des dérogations concernant l'abattage d'animaux vivants ou la provenance des matières premières; établir des règles limitant les informations contenues dans le cahier des charges du produit; définir les symboles de l'Union; établir des règles transitoires supplémentaires afin de protéger les droits et les intérêts légitimes des producteurs et des parties prenantes concernés; détailler les critères d'admissibilité des dénominations des spécialités traditionnelles garanties; établir des règles détaillées relatives aux mentions de qualité facultatives; réserver une mention de qualité facultative supplémentaire, préciser ses conditions d'utilisation et les modifier; établir des dérogations aux conditions d'utilisation de la mention «produit de montagne» et définir les méthodes de production et d'autres critères pertinents pour l'application de cette mention de qualité facultative, notamment les conditions dans lesquelles les matières premières ou les aliments pour animaux peuvent provenir de l'extérieur des zones de montagne; fixer des règles supplémentaires afin de déterminer le caractère générique de mentions dans l'Union; établir des règles pour l'utilisation du nom d'une variété végétale ou d'une race animale; définir les règles d'exécution de la procédure nationale d'opposition pour ce qui est des demandes communes concernant plusieurs territoires nationaux; et compléter les règles relatives à la procédure de demande, à la procédure d'opposition, à la procédure de demande de modification et à la procédure d'annulation en général. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que,

⁽¹⁾ JO L 277 du 21.10.2005, p. 1.

⁽²⁾ JO L 209 du 11.8.2005, p. 1.

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.

(64) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'établissement de règles relatives à la forme du cahier des charges du produit; l'établissement de règles détaillées relatives à la forme et au contenu du registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées; la définition des caractéristiques techniques des symboles de l'Union et des mentions, ainsi que les règles relatives à leur utilisation sur les produits, y compris en ce qui concerne les versions linguistiques adéquates à utiliser; l'octroi et l'extension de périodes transitoires concernant des dérogations temporaires pour l'utilisation des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées; l'établissement de règles détaillées relatives à la forme et au contenu du registre des spécialités traditionnelles garanties; l'établissement de règles pour la protection des spécialités traditionnelles garanties; l'établissement de toutes les mesures relatives aux formulaires, procédures et autres détails techniques nécessaires à l'application du titre IV; l'établissement des règles relatives à l'utilisation des mentions de qualité facultatives; l'établissement des règles relatives à la protection uniforme des mentions, abréviations et symboles concernant les systèmes de qualité; l'établissement de règles détaillées relatives aux procédures, à la forme et à la présentation des demandes d'enregistrement et d'opposition; le rejet des demandes; la décision d'enregistrer une dénomination si aucun accord n'a pu être trouvé; l'établissement de règles détaillées relatives aux procédures, à la forme et à la présentation des demandes de modification; l'annulation de l'enregistrement d'une appellation d'origine protégée, d'une indication géographique protégée ou d'une spécialité traditionnelle garantie et l'établissement de règles détaillées relatives aux procédures et à la forme de la procédure d'annulation, ainsi qu'à la présentation des demandes d'annulation. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011, établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽¹⁾.

(65) En ce qui concerne l'établissement et la tenue des registres des appellations d'origine protégées, des indications géographiques protégées et des spécialités traditionnelles garanties, reconnues au titre du présent système; la définition des moyens par lesquels sont rendus publics le nom et l'adresse des organismes de certification de produits; et l'enregistrement d'une dénomination en l'absence d'acte d'opposition ou de déclaration d'opposition motivée recevable ou dans le cas contraire si un accord a été trouvé, il y a lieu de conférer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes d'exécution sans appliquer le règlement (UE) n° 182/2011,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objectifs

1. Le présent règlement vise à aider les producteurs de produits agricoles et de denrées alimentaires à communiquer aux acheteurs et aux consommateurs les caractéristiques des produits et les propriétés de production de ces produits et denrées alimentaires en garantissant de la sorte:

- une concurrence loyale pour les agriculteurs et les producteurs dont les produits agricoles et les denrées alimentaires présentent des caractéristiques et des propriétés leur conférant une valeur ajoutée;
- la disponibilité pour les consommateurs d'informations fiables relatives à ces produits;
- le respect des droits de propriété intellectuelle; et
- l'intégrité du marché intérieur.

Les mesures énoncées au présent règlement visent à promouvoir les activités agricoles et de transformation, ainsi que les modes de production associés à des produits de haute qualité, et contribuent ainsi à la mise en œuvre des objectifs de la politique de développement rural.

2. Le présent règlement établit des systèmes de qualité, qui constituent le cadre de base permettant l'identification et, le cas échéant, la protection des dénominations et des mentions qui, en particulier, indiquent ou décrivent des produits agricoles possédant:

- des caractéristiques conférant une valeur ajoutée, ou
- des propriétés conférant une valeur ajoutée en raison des méthodes de production ou de transformation utilisées lors de la production ou en raison du lieu de production ou de commercialisation.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement couvre les produits agricoles destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité et d'autres produits agricoles et denrées alimentaires énumérés à l'annexe I du présent règlement.

Afin de tenir compte des engagements internationaux, des nouvelles méthodes de production ou des nouveaux matériaux, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués complétant la liste de produits énoncée à l'annexe I du présent règlement. Ces produits sont étroitement liés à des produits agricoles ou à l'économie rurale.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux boissons spiritueuses, aux vins aromatisés ou aux produits de la vigne définis à l'annexe XI *ter* du règlement (CE) n° 1234/2007, à l'exception des vinaigres de vin.

⁽¹⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

3. Le présent règlement s'applique sans préjudice d'autres dispositions spécifiques de l'Union relatives à la mise de produits sur le marché, et notamment à l'organisation commune unique des marchés et à l'étiquetage alimentaire.

4. La directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ⁽¹⁾ ne s'applique pas aux systèmes de qualité établis par le présent règlement.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «systèmes de qualité»: les systèmes établis en vertu des titres II, III et IV;
- 2) «groupement»: toute association principalement composée de producteurs ou de transformateurs concernés par le même produit, quelle que soit sa forme juridique;
- 3) «traditionnel»: dont l'utilisation sur le marché intérieur pendant une période permettant une transmission entre générations a été prouvée; cette période doit être d'au moins 30 ans;
- 4) «étiquetage»: les mentions, indications, marques de fabrique ou de commerce, images ou signes se rapportant à une denrée alimentaire et figurant sur tout emballage, document, écriteau, étiquette, bague ou collerette accompagnant ou se référant à cette denrée alimentaire;
- 5) «spécificités»: en ce qui concerne un produit, les propriétés de production caractéristiques qui permettent de distinguer clairement un produit d'autres produits similaires de la même catégorie;
- 6) «mentions génériques»: les dénominations de produits qui, bien que se rapportant au lieu, à la région ou au pays de production ou de commercialisation initiale, sont devenues la dénomination commune d'un produit dans l'Union;
- 7) «étape de production»: la production, la transformation ou l'élaboration;
- 8) «produits transformés»: les denrées alimentaires résultant de la transformation de produits non transformés. Les produits transformés peuvent contenir des substances qui sont nécessaires à leur fabrication ou pour leur conférer des caractéristiques spécifiques.

TITRE II

APPELLATIONS D'ORIGINE PROTÉGÉES ET INDICATIONS GÉOGRAPHIQUES PROTÉGÉES

Article 4

Objectif

Un système d'appellations d'origine protégées et d'indications géographiques protégées est établi afin d'aider les producteurs de produits liés à une zone géographique:

- a) en assurant des revenus équitables au regard des qualités de leurs produits;
- b) en garantissant une protection uniforme des dénominations en tant que droit de propriété intellectuelle sur le territoire de l'Union;
- c) en fournissant aux consommateurs des informations claires sur les propriétés du produit lui conférant une valeur ajoutée.

Article 5

Exigences applicables aux appellations d'origine et aux indications géographiques

1. Aux fins du présent règlement, on entend par «appellation d'origine» une dénomination qui identifie un produit:

- a) comme étant originaire d'un lieu déterminé, d'une région, ou, dans des cas exceptionnels, d'un pays;
- b) dont la qualité ou les caractéristiques sont dues essentiellement ou exclusivement au milieu géographique comprenant les facteurs naturels et humains; et
- c) dont toutes les étapes de production ont lieu dans l'aire géographique délimitée.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par «indication géographique» une dénomination qui identifie un produit:

- a) comme étant originaire d'un lieu déterminé, d'une région ou d'un pays;
- b) dont une qualité déterminée, la réputation ou une autre propriété peut être attribuée essentiellement à son origine géographique; et
- c) dont au moins une des étapes de production a lieu dans l'aire géographique délimitée.

3. Nonobstant le paragraphe 1, certaines dénominations sont assimilées à des appellations d'origine bien que les matières premières des produits concernés proviennent d'une aire géographique plus vaste ou différente de l'aire géographique délimitée, pour autant que:

- a) l'aire de production des matières premières soit délimitée;
- b) il existe des conditions particulières pour la production des matières premières;

⁽¹⁾ JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

- c) il existe un régime de contrôle assurant le respect des conditions visées au point b); et
- d) que les appellations d'origine en question aient été reconnues comme appellations d'origine dans le pays d'origine avant le 1^{er} mai 2004.

Seuls les animaux vivants, la viande et le lait peuvent être considérés comme des matières premières aux fins du présent paragraphe.

4. Afin de tenir compte des spécificités de la production de produits d'origine animale, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués relatifs à des restrictions et à des dérogations concernant la provenance des aliments pour animaux dans le cas d'une appellation d'origine.

En outre, afin de tenir compte des spécificités de certains produits ou zones, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués relatifs à des restrictions et à des dérogations concernant l'abattage d'animaux vivants ou la provenance des matières premières.

Ces restrictions et dérogations tiennent compte, sur la base de critères objectifs, de la qualité ou de l'usage et du savoir-faire reconnu ou des facteurs naturels.

Article 6

Caractère générique, conflits avec des noms de variétés végétales et de races animales, des homonymes et des marques

1. Les dénominations génériques ne peuvent être enregistrées en tant qu'appellations d'origine protégées ou indications géographiques protégées.

2. Une dénomination ne peut être enregistrée en tant qu'appellation d'origine ou indication géographique lorsqu'elle entre en conflit avec le nom d'une variété végétale ou d'une race animale et qu'elle est susceptible d'induire le consommateur en erreur quant à la véritable origine du produit.

3. Une dénomination proposée à l'enregistrement qui est partiellement ou totalement homonyme avec une dénomination déjà inscrite dans le registre établi conformément à l'article 11 ne peut être enregistrée à moins que les conditions d'usages locaux et traditionnels et la présentation de l'homonyme enregistré ultérieurement soient suffisamment distinctes en pratique de la dénomination déjà inscrite au registre, compte étant tenu de la nécessité d'assurer un traitement équitable des producteurs concernés et de ne pas induire le consommateur en erreur.

Une dénomination homonyme qui laisse le consommateur penser à tort que les produits sont originaires d'un autre territoire n'est pas enregistrée, même si elle est exacte pour ce qui est du territoire, de la région ou du lieu dont les produits en question sont originaires.

4. Une dénomination proposée à l'enregistrement en tant qu'appellation d'origine ou indication géographique n'est pas enregistrée lorsque, compte tenu de la réputation d'une marque, de sa renommée et de la durée de son usage, cet enregistrement est de nature à induire le consommateur en erreur quant à la véritable identité du produit.

Article 7

Cahier des charges du produit

1. Une appellation d'origine protégée ou une indication géographique protégée respecte un cahier des charges qui comporte au moins les éléments suivants:

- a) la dénomination devant être protégée en tant qu'appellation d'origine ou indication géographique telle qu'elle est utilisée dans le commerce ou dans le langage commun, et uniquement dans les langues qui sont ou étaient historiquement utilisées pour décrire le produit spécifique dans l'aire géographique délimitée;
- b) une description du produit, y compris les matières premières, le cas échéant, ainsi que les principales caractéristiques physiques, chimiques, microbiologiques ou organoleptiques du produit;
- c) la définition de l'aire géographique délimitée au regard du lien visé au point f) i) ou ii), du présent paragraphe, et, le cas échéant, les exigences indiquant le respect des conditions prévues à l'article 5, paragraphe 3;
- d) des éléments prouvant que le produit est originaire de l'aire géographique délimitée visée à l'article 5, paragraphes 1 ou 2;
- e) une description de la méthode d'obtention du produit et, le cas échéant, des méthodes locales, loyales et constantes, ainsi que des informations relatives au conditionnement, lorsque le groupement demandeur estime et justifie de manière satisfaisante par des arguments spécifiques au produit que le conditionnement doit avoir lieu dans l'aire géographique délimitée afin de sauvegarder la qualité, de garantir l'origine ou d'assurer le contrôle, compte tenu du droit de l'Union, notamment en matière de libre circulation des biens et de libre prestation des services;
- f) les éléments établissant:
 - i) le lien entre la qualité ou les caractéristiques du produit et le milieu géographique visé à l'article 5, paragraphe 1; ou
 - ii) le cas échéant, le lien entre une qualité déterminée, la réputation ou une autre caractéristique du produit et l'origine géographique visée à l'article 5, paragraphe 2;
- g) le nom et l'adresse des autorités ou, s'ils sont disponibles, le nom et l'adresse des organismes contrôlant le respect des dispositions du cahier des charges du produit conformément à l'article 37 ainsi que leurs tâches spécifiques;

h) toute règle spécifique d'étiquetage pour le produit en question.

2. Afin de garantir que le cahier des charges du produit fournisse des informations appropriées et succinctes, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant des règles limitant les informations comprises dans le cahier des charges qui sont visées au paragraphe 1 du présent article si cette limitation est nécessaire pour éviter que les demandes d'enregistrement ne soient trop volumineuses.

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles relatives à la forme du cahier des charges. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 8

Contenu de la demande d'enregistrement

1. Une demande d'enregistrement d'une appellation d'origine ou d'une indication géographique en vertu de l'article 49, paragraphe 2 ou 5, comprend au moins les éléments suivants:

- a) le nom et l'adresse du groupement demandeur et des autorités ou, s'ils sont disponibles, des organismes vérifiant le respect des dispositions du cahier des charges du produit;
- b) le cahier des charges du produit prévu à l'article 7;
- c) un document unique dans lequel figurent:
 - i) les éléments principaux du cahier des charges du produit: la dénomination, une description du produit, y compris, le cas échéant, les règles spécifiques applicables à son conditionnement et à son étiquetage, ainsi qu'une description succincte de la délimitation de l'aire géographique;
 - ii) une description du lien entre le produit et le milieu géographique ou l'origine géographique visés à l'article 5, paragraphe 1 ou 2, selon le cas, y compris, le cas échéant, les éléments spécifiques de la description du produit ou de la méthode de production justifiant le lien.

Une demande visée à l'article 49, paragraphe 5, inclut en outre la preuve que la dénomination du produit est protégée dans son pays d'origine.

2. Le dossier de demande visé à l'article 49, paragraphe 4, comprend:

- a) le nom et l'adresse du groupement demandeur;
- b) le document unique visé au paragraphe 1, point c), du présent article;
- c) une déclaration de l'État membre indiquant qu'il estime que la demande déposée par le groupement demandeur et bénéficiant de la décision favorable remplit les conditions du présent règlement et les dispositions adoptées en vertu de celui-ci;

d) la référence de la publication du cahier des charges du produit.

Article 9

Protection nationale transitoire

Un État membre peut, à titre transitoire uniquement, accorder à une dénomination une protection au niveau national au titre du présent règlement, celle-ci prenant effet à compter de la date de dépôt d'une demande auprès de la Commission.

Cette protection nationale cesse d'exister à la date à laquelle une décision sur l'enregistrement est prise au titre du présent règlement ou à la date à laquelle la demande est retirée.

Dans le cas où une dénomination n'est pas enregistrée conformément au présent règlement, les conséquences de cette protection nationale relèvent de la seule responsabilité de l'État membre concerné.

Les mesures prises par les États membres au titre du premier alinéa ne produisent leurs effets qu'au niveau national et n'ont aucune incidence sur le commerce à l'intérieur de l'Union ou le commerce international.

Article 10

Motifs d'opposition

1. Une déclaration d'opposition motivée telle que visée à l'article 51, paragraphe 2, est recevable uniquement si elle parvient à la Commission dans les délais énoncés au présent paragraphe et si:

- a) elle démontre que les conditions visées à l'article 5 et à l'article 7, paragraphe 1, ne sont pas remplies;
- b) elle démontre que l'enregistrement de la dénomination proposée serait contraire à l'article 6, paragraphe 2, 3 ou 4;
- c) elle démontre que l'enregistrement de la dénomination proposée porterait préjudice à l'existence d'une dénomination totalement ou partiellement identique ou d'une marque, ou à l'existence de produits qui se trouvent légalement sur le marché depuis au moins cinq ans précédant la date de la publication prévue à l'article 50, paragraphe 2, point a); ou
- d) elle précise les éléments permettant de conclure que la dénomination dont l'enregistrement est demandé est générique.

2. Les motifs d'opposition sont évalués par rapport au territoire de l'Union.

Article 11

Registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées

1. La Commission adopte, sans appliquer la procédure visée à l'article 57, paragraphe 2, des actes d'exécution qui établissent et tiennent à jour un registre accessible au public des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées reconnues au titre du présent système.

2. Les indications géographiques relatives à des produits de pays tiers qui sont protégés dans l'Union au titre d'un accord international auquel l'Union est partie contractante peuvent être inscrites dans le registre. Les dénominations en question sont inscrites dans le registre en tant qu'indications géographiques protégées à moins qu'elles n'aient été spécifiquement désignées dans ledit accord comme étant des appellations d'origine protégées au titre du présent règlement.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution qui établissent des règles détaillées relatives à la forme et au contenu du registre. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

4. La Commission rend publique et met régulièrement à jour la liste des accords internationaux visés au paragraphe 2, ainsi que la liste des indications géographiques protégées au titre de ces accords.

Article 12

Dénominations, symboles et mentions

1. Les appellations d'origine protégées et les indications géographiques protégées peuvent être utilisées par tout opérateur commercialisant un produit conforme au cahier des charges correspondant.

2. Des symboles de l'Union conçus pour assurer la publicité des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées sont établis.

3. Dans le cas de produits originaires de l'Union, commercialisés sous une appellation d'origine protégée ou une indication géographique protégée enregistrée conformément aux procédures établies dans le présent règlement, les symboles de l'Union qui y sont associés figurent sur l'étiquetage. En outre, il convient que la dénomination enregistrée du produit figure dans le même champ visuel. Les mentions «appellation d'origine protégée» ou «indication géographique protégée» ou les abréviations «AOP» ou «IGP» correspondantes peuvent également figurer sur l'étiquetage.

4. En outre, peuvent également figurer sur l'étiquetage: des reproductions de l'aire géographique d'origine visée à l'article 5, tout comme des références sous forme de texte, de représentation graphique ou de symboles relatives à l'État membre et/ou à la région où est située l'aire géographique d'origine.

5. Sans préjudice de la directive 2000/13/CE, il est permis de faire figurer sur l'étiquetage, outre l'appellation d'origine protégée ou l'indication géographique protégée, les marques collectives géographiques visées à l'article 15 de la directive 2008/95/CE.

6. Dans le cas de produits originaires de pays tiers commercialisés sous une dénomination inscrite dans le registre, les mentions visées au paragraphe 3 ou les symboles de l'Union qui y sont associés peuvent figurer sur l'étiquetage.

7. Afin de garantir la communication des informations appropriées au consommateur, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant les symboles de l'Union.

La Commission peut adopter des actes d'exécution qui établissent les caractéristiques techniques des symboles de l'Union et des mentions, ainsi que les règles relatives à leur utilisation sur les produits commercialisés sous une appellation d'origine protégée ou une indication géographique protégée, y compris les règles concernant les versions linguistiques adéquates à utiliser. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 13

Protection

1. Les dénominations enregistrées sont protégées contre:

- a) toute utilisation commerciale directe ou indirecte d'une dénomination enregistrée à l'égard des produits non couverts par l'enregistrement, lorsque ces produits sont comparables à ceux enregistrés sous cette dénomination ou lorsque cette utilisation permet de profiter de la réputation de la dénomination protégée, y compris quand ces produits sont utilisés en tant qu'ingrédients;
- b) toute usurpation, imitation ou évocation, même si l'origine véritable des produits ou des services est indiquée ou si la dénomination protégée est traduite ou accompagnée d'une expression telle que «genre», «type», «méthode», «façon», «imitation», ou d'une expression similaire, y compris quand ces produits sont utilisés en tant qu'ingrédients;
- c) toute autre indication fautive ou fallacieuse quant à la provenance, l'origine, la nature ou les qualités essentielles du produit qui figure sur le conditionnement ou l'emballage, sur la publicité ou sur des documents afférents au produit concerné, ainsi que contre l'utilisation pour le conditionnement d'un récipient de nature à créer une impression erronée sur l'origine du produit;
- d) toute autre pratique susceptible d'induire le consommateur en erreur quant à la véritable origine du produit.

Lorsqu'une appellation d'origine protégée ou une indication géographique protégée contient en elle-même le nom d'un produit considéré comme générique, l'utilisation de ce nom générique n'est pas considérée comme contraire au premier alinéa, point a) ou b).

2. Les appellations d'origine protégées et les indications géographiques protégées ne peuvent pas devenir génériques.

3. Les États membres prennent les mesures administratives ou judiciaires appropriées pour prévenir ou arrêter l'utilisation illégale visée au paragraphe 1 d'appellations d'origine protégées ou d'indications géographiques protégées qui sont produites ou commercialisées sur leur territoire.

À cette fin, les États membres désignent, conformément aux procédures que chaque État membre a établies, les autorités chargées de prendre ces mesures.

Ces autorités offrent des garanties adéquates d'objectivité et d'impartialité et disposent du personnel qualifié et des ressources nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

Article 14

Relations entre marques, appellations d'origine et indications géographiques

1. Lorsqu'une appellation d'origine ou une indication géographique est enregistrée au titre du présent règlement, l'enregistrement d'une marque dont l'utilisation enfreindrait l'article 13, paragraphe 1, et qui concerne un produit de même type est refusé si la demande d'enregistrement de la marque est présentée après la date de dépôt auprès de la Commission de la demande d'enregistrement relative à l'appellation d'origine ou à l'indication géographique.

Les marques enregistrées en violation du premier alinéa sont annulées.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent sans préjudice des dispositions de la directive 2008/95/CE.

2. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 4, une marque dont l'utilisation enfreint l'article 13, paragraphe 1, et qui a été déposée, enregistrée, ou acquise par l'usage dans les cas où cela est prévu par la législation concernée, de bonne foi sur le territoire de l'Union, avant la date du dépôt auprès de la Commission de la demande de protection relative à l'appellation d'origine ou à l'indication géographique, peut continuer à être utilisée et renouvelée pour ce produit nonobstant l'enregistrement d'une appellation d'origine ou d'une indication géographique, pour autant qu'aucun motif de nullité ou de déchéance, au titre du règlement (CE) n° 207/2009 du Conseil du 26 février 2009 sur la marque communautaire⁽¹⁾ ou de la directive 2008/95/CE, ne pèse sur la marque. En pareil cas, l'utilisation tant de l'appellation d'origine protégée ou de l'indication géographique protégée que des marques concernées est autorisée.

Article 15

Périodes transitoires pour l'utilisation des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées

1. Sans préjudice de l'article 14, la Commission peut adopter des actes d'exécution qui octroient une période transitoire de cinq ans au maximum afin que des produits qui sont originaires d'un État membre ou d'un pays tiers et dont l'appellation est constituée ou composée d'un nom enfreignant l'article 13, paragraphe 1, puissent continuer à utiliser l'appellation sous laquelle ils étaient commercialisés, à condition qu'une déclaration d'opposition recevable au titre de l'article 49, paragraphe 3, ou de l'article 51 démontre que:

- a) l'enregistrement de la dénomination porterait préjudice à l'existence d'une dénomination totalement ou partiellement identique; ou
- b) ces produits ont été légalement commercialisés sous cette dénomination sur le territoire concerné pendant au moins cinq ans précédant la date de la publication prévue à l'article 50, paragraphe 2, point a).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

2. Sans préjudice de l'article 14, la Commission peut adopter des actes d'exécution qui étendent à 15 ans la période transitoire mentionnée au paragraphe 1 du présent article, dans des cas dûment justifiés, lorsqu'il est démontré que:

- a) l'appellation visée au paragraphe 1 du présent article a été utilisée légalement sur la base des usages constants et loyaux pendant au moins vingt-cinq ans avant le dépôt de la demande d'enregistrement auprès de la Commission;
- b) l'utilisation de l'appellation visée au paragraphe 1 du présent article n'a eu, à aucun moment, pour objet de profiter de la réputation de la dénomination enregistrée et elle n'a pas induit ni n'a pu induire le consommateur en erreur quant à la véritable origine du produit.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

3. Lorsqu'une appellation visée aux paragraphes 1 et 2 est utilisée, la mention du pays d'origine figure de façon claire et visible sur l'étiquetage.

4. Afin de surmonter certaines difficultés temporaires liées à la réalisation de l'objectif à long terme qui est de faire respecter le cahier des charges par tous les producteurs de la zone concernée, un État membre peut accorder une période transitoire de dix ans au maximum, prenant effet à compter de la date du dépôt de la demande auprès de la Commission, à condition que les opérateurs concernés aient légalement commercialisé les produits en question en utilisant les dénominations concernées de façon continue pendant au moins les cinq années précédant le dépôt de la demande auprès des autorités de l'État membre et qu'ils aient précisé ce fait dans la procédure nationale d'opposition visée à l'article 49, paragraphe 3.

Le premier alinéa s'applique mutatis mutandis à une appellation d'origine protégée ou à une indication géographique protégée se référant à une zone géographique située dans un pays tiers, à l'exception de la procédure d'opposition.

Les périodes transitoires sont indiquées dans le dossier de demande visé à l'article 8, paragraphe 2.

Article 16

Dispositions transitoires

1. Les dénominations inscrites dans le registre prévu à l'article 7, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 510/2006 sont automatiquement inscrites dans le registre visé à l'article 11 du présent règlement. Les cahiers des charges correspondants sont assimilés aux cahiers des charges visés à l'article 7 du présent règlement. Toute disposition transitoire particulière liée à ces enregistrements reste applicable.

⁽¹⁾ JO L 78 du 24.3.2009, p. 1.

2. Afin de protéger les droits et les intérêts légitimes des producteurs ou des parties prenantes concernés, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant des règles transitoires supplémentaires.

3. Le présent règlement s'applique sans préjudice de tout droit de coexistence, reconnu au titre du règlement (CE) n° 510/2006, des appellations d'origine et des indications géographiques d'une part, et des marques d'autre part.

TITRE III

SPECIALITÉS TRADITIONNELLES GARANTIES

Article 17

Objectif

Un système applicable aux spécialités traditionnelles garanties est établi afin de sauvegarder les méthodes de production et recettes traditionnelles en aidant les producteurs de produits traditionnels à commercialiser leur production et à communiquer aux consommateurs les propriétés conférant une valeur ajoutée à leurs recettes et produits traditionnels.

Article 18

Critères

1. Une dénomination peut être enregistrée en tant que spécialité traditionnelle garantie lorsqu'elle décrit un produit ou une denrée alimentaire spécifique:

- a) qui résulte d'un mode de production, d'une transformation ou d'une composition correspondant à une pratique traditionnelle pour ce produit ou cette denrée alimentaire; ou
- b) qui est produit à partir de matières premières ou d'ingrédients qui sont ceux traditionnellement utilisés.

2. Pour être enregistrée en tant que spécialité traditionnelle garantie, une dénomination:

- a) a été traditionnellement utilisée en référence au produit spécifique; ou
- b) identifie le caractère traditionnel du produit ou ses spécificités.

3. Si, dans le cadre de la procédure d'opposition engagée au titre de l'article 51, il est démontré que la dénomination est également utilisée dans un autre État membre ou dans un pays tiers, afin de distinguer des produits comparables ou des produits ayant une dénomination identique ou similaire, la décision d'enregistrement adoptée conformément à l'article 52, paragraphe 3, peut prévoir que la dénomination de la spécialité traditionnelle garantie doit être accompagnée de la mention «produit selon la tradition» immédiatement suivie du nom du pays ou de la région en question.

4. Une dénomination ne peut être enregistrée si elle fait référence uniquement à des allégations d'ordre général utilisées pour un ensemble de produits ou à des allégations prévues par une législation particulière de l'Union.

5. Afin de garantir le bon fonctionnement du système, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués qui détaillent les critères d'admissibilité établis dans le présent article.

Article 19

Cahier des charges du produit

1. Une spécialité traditionnelle garantie respecte un cahier des charges comportant les éléments suivants:

- a) la dénomination proposée à l'enregistrement, dans les versions linguistiques adéquates;
- b) une description du produit, comprenant ses principales caractéristiques physiques, chimiques, microbiologiques ou organoleptiques, démontrant ses spécificités;
- c) une description de la méthode de production à suivre par les producteurs, comprenant, le cas échéant, la nature et les caractéristiques des matières premières ou des ingrédients utilisés, et la méthode d'élaboration du produit; ainsi que
- d) les éléments essentiels qui prouvent le caractère traditionnel du produit.

2. Afin de garantir que le cahier des charges du produit fournit des informations appropriées et succinctes, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant des règles limitant les informations contenues dans le cahier des charges qui sont visées au paragraphe 1 du présent article si cette limitation est nécessaire pour éviter que les demandes d'enregistrement ne soient trop volumineuses.

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les règles relatives à la forme du cahier des charges. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 20

Contenu de la demande d'enregistrement

1. Une demande d'enregistrement d'une dénomination en tant que spécialité traditionnelle garantie telle que visée à l'article 49, paragraphe 2 ou 5, comprend:

- a) le nom et l'adresse du groupement demandeur;
- b) le cahier des charges du produit tel que prévu à l'article 19.

2. Le dossier de demande visé à l'article 49, paragraphe 4, comprend:

- a) les éléments visés au paragraphe 1 du présent article; et
- b) une déclaration de l'État membre indiquant qu'il estime que la demande déposée par le groupement et bénéficiant de la décision favorable remplit les conditions du présent règlement et les dispositions adoptées en vertu de celui-ci.

Article 21

Motifs d'opposition

1. Une déclaration d'opposition motivée visée à l'article 51, paragraphe 2, est recevable uniquement si elle parvient à la Commission dans les délais impartis et si:
 - a) elle fournit des motifs dûment étayés de l'incompatibilité de l'enregistrement proposé avec les dispositions du présent règlement; ou
 - b) elle démontre que l'utilisation de la dénomination est légale et renommée et revêt une importance économique pour des produits agricoles ou des denrées alimentaires similaires.
2. Les critères visés au paragraphe 1, point b), sont évalués par rapport au territoire de l'Union.

Article 22

Registre des spécialités traditionnelles garanties

1. La Commission adopte, sans appliquer la procédure visée à l'article 57, paragraphe 2, des actes d'exécution qui établissent et tiennent à jour un registre accessible au public des spécialités traditionnelles garanties reconnues au titre du présent système.
2. La Commission peut adopter des actes d'exécution qui établissent des règles détaillées relatives à la forme et au contenu du registre. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 23

Dénominations, symbole et mention

1. Une dénomination enregistrée en tant que spécialité traditionnelle garantie peut être utilisée par tout opérateur commercialisant un produit qui est conforme au cahier des charges correspondant.
2. Il est établi un symbole de l'Union destiné à assurer la publicité des spécialités traditionnelles garanties.
3. Dans le cas de produits originaires de l'Union, qui sont commercialisés en tant que spécialité traditionnelle garantie enregistrée conformément au présent règlement, le symbole visé au paragraphe 2 figure, sans préjudice du paragraphe 4, sur l'étiquetage. En outre, la dénomination du produit devrait figurer dans le même champ visuel. La mention «spécialité traditionnelle garantie» ou l'abréviation correspondante «STG» peut également figurer sur l'étiquetage.

L'apposition du symbole sur l'étiquetage des spécialités traditionnelles garanties produites en dehors de l'Union est facultative.

4. Afin de garantir la communication des informations appropriées au consommateur, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant le symbole de l'Union.

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les caractéristiques techniques du symbole de l'Union et de la mention, ainsi que les règles relatives à leur utilisation sur les produits portant la dénomination d'une spécialité traditionnelle garantie, y compris en ce qui concerne les versions linguistiques adéquates à utiliser. Ces actes d'exécution sont adoptés en

conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 24

Restriction concernant l'utilisation des dénominations enregistrées

1. Les dénominations enregistrées sont protégées contre toute usurpation, imitation ou évocation ou contre toute autre pratique susceptible d'induire le consommateur en erreur.
2. Les États membres veillent à ce qu'il ne puisse y avoir de confusion entre les dénominations de vente utilisées au niveau national et les dénominations qui sont enregistrées.
3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles relatives à la protection des spécialités traditionnelles garanties. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 25

Dispositions transitoires

1. Les dénominations enregistrées conformément à l'article 13, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 509/2006 sont automatiquement inscrites dans le registre visé à l'article 22 du présent règlement. Les cahiers des charges correspondants sont assimilés aux cahiers des charges visés à l'article 19 du présent règlement. Toute disposition transitoire particulière liée à ces enregistrements reste applicable.
2. Les dénominations enregistrées conformément aux exigences établies à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 509/2006, y compris celles enregistrées en vertu des demandes visées à l'article 58, paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent règlement, peuvent continuer à être utilisées conformément aux conditions prévues par le règlement (CE) n° 509/2006 jusqu'au 4 janvier 2023, à moins que les États membres n'aient recours à la procédure énoncée à l'article 26 du présent règlement.
3. Afin de protéger les droits et les intérêts légitimes des producteurs ou des parties prenantes concernés, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant des règles transitoires supplémentaires.

Article 26

Procédure simplifiée

1. À la demande d'un groupement, un État membre peut soumettre, au plus tard le 4 janvier 2016, à la Commission des dénominations de spécialités traditionnelles garanties qui sont enregistrées conformément à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 509/2006 et qui sont conformes au présent règlement.

Avant de soumettre une dénomination, l'État membre engage une procédure d'opposition selon les modalités définies à l'article 49, paragraphes 3 et 4.

Si, au cours de cette procédure, il est démontré que la dénomination est également utilisée à propos de produits comparables ou de produits ayant une dénomination identique ou semblable, la dénomination peut être complétée d'une mention identifiant son caractère traditionnel ou ses spécificités.

Un groupement d'un pays tiers peut soumettre ces dénominations à la Commission, soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités de son pays.

2. La Commission publie les dénominations visées au paragraphe 1, accompagnées de leur cahier des charges respectif, au *Journal officiel de l'Union européenne* dans les deux mois suivant leur réception.

3. Les articles 51 et 52 s'appliquent.

4. À l'issue de la procédure d'opposition, la Commission adapte, le cas échéant, les mentions dans le registre visé à l'article 22. Les cahiers des charges correspondants sont assimilés aux cahiers des charges visés à l'article 19.

TITRE IV

MENTIONS DE QUALITÉ FACULTATIVES

Article 27

Objectif

Un système applicable aux mentions de qualité facultatives est établi afin d'aider les producteurs dont les produits agricoles présentent des caractéristiques ou des propriétés leur conférant une valeur ajoutée à communiquer ces caractéristiques ou propriétés sur le marché intérieur.

Article 28

Règles nationales

Les États membres peuvent conserver des règles nationales concernant les mentions de qualité facultatives qui ne sont pas couvertes par le présent règlement, pour autant que ces règles soient conformes au droit de l'Union.

Article 29

Mentions de qualité facultatives

1. Les mentions de qualité facultatives répondent aux critères suivants:

- a) la mention a trait à une caractéristique d'une ou plusieurs catégories de produits, ou à une propriété de production ou de transformation s'appliquant à des zones spécifiques;
- b) l'utilisation de la mention apporte une valeur ajoutée au produit par rapport aux produits comparables; et
- c) la mention a une dimension européenne.

2. Les mentions de qualité facultatives qui décrivent les qualités techniques d'un produit aux fins de l'application de normes de commercialisation obligatoires et ne sont pas destinées à informer les consommateurs de ces qualités sont exclues de ce système.

3. Les mentions de qualité facultatives excluent les mentions réservées facultatives utilisées à l'appui et en complément de normes de commercialisation spécifiques définies sur une base sectorielle ou de catégorie de produit.

4. Afin de tenir compte des spécificités de certains secteurs ainsi que des attentes des consommateurs, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant des règles détaillées relatives aux critères visés au paragraphe 1 du présent article.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant toutes les mesures relatives aux formulaires, procédures et autres détails techniques nécessaires à l'application du présent titre. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

6. Lorsqu'elle adopte des actes délégués et des actes d'exécution conformément aux paragraphes 4 et 5 du présent article, la Commission tient compte de toute norme internationale pertinente.

Article 30

Réservation et modification

1. Afin de tenir compte des attentes des consommateurs, des progrès en matière de connaissances scientifiques et techniques, de la situation du marché et de l'évolution des normes de commercialisation et des normes internationales, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués réservant une mention de qualité facultative supplémentaire et établissant ses conditions d'utilisation.

2. Dans des cas dûment justifiés et afin de tenir compte de l'utilisation appropriée de la mention de qualité facultative supplémentaire, la Commission est habilitée à adopter, en conformité avec l'article 56, des actes délégués établissant les modifications des conditions d'utilisation visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 31

Produit de montagne

1. La mention «produit de montagne» est établie en tant que mention de qualité facultative.

Cette mention ne peut être utilisée que pour décrire des produits destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité à l'égard desquels:

- a) à la fois, les matières premières et les aliments pour animaux d'élevage proviennent essentiellement de zones de montagne;
- b) en ce qui concerne les produits transformés, la transformation a également lieu dans des zones de montagne.

2. Aux fins du présent article, les zones de montagne de l'Union sont celles délimitées en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1257/1999. Pour les produits de pays tiers, les zones de montagne incluent les zones officiellement désignées comme zones de montagne par le pays tiers ou répondant à des critères équivalents à ceux qui sont énoncés à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1257/1999.

3. Dans des cas dûment justifiés et afin de tenir compte de contraintes naturelles ayant une incidence sur la production agricole dans les zones de montagne, la Commission est habilitée à adopter, en conformité avec l'article 56, des actes délégués établissant des dérogations aux conditions d'utilisation visées au paragraphe 1 du présent article. En particulier, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué établissant les conditions selon lesquelles les matières premières ou les aliments pour animaux peuvent provenir de l'extérieur des zones de montagne, les conditions selon lesquelles la transformation des produits est autorisée à l'extérieur des zones de montagne dans une zone géographique à définir, ainsi que la définition de ladite zone géographique.

4. Afin de tenir compte des contraintes naturelles ayant une incidence sur la production agricole dans les zones de montagne, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 56, en ce qui concerne la définition des méthodes de production et d'autres critères pertinents pour l'application de la mention de qualité facultative visée au paragraphe 1 du présent article.

Article 32

Produits de l'agriculture insulaire

Au plus tard le 4 janvier 2014, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'opportunité d'établir une nouvelle mention «produit de l'agriculture insulaire». La mention ne peut être utilisée que pour décrire les produits destinés à la consommation humaine qui sont énumérés à l'annexe I du traité dont les matières premières proviennent de zones insulaires. En outre, pour ce qui concerne la mention à utiliser pour les produits transformés, la transformation doit elle aussi avoir lieu dans des zones insulaires lorsqu'elle influence considérablement les caractéristiques spécifiques du produit final.

Ce rapport est, si nécessaire, accompagné de propositions législatives appropriées visant à réserver la mention de qualité facultative «produit de l'agriculture insulaire».

Article 33

Restrictions concernant l'utilisation

1. Une mention de qualité facultative peut uniquement être utilisée pour décrire des produits qui respectent les conditions d'utilisation correspondantes.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles relatives à l'utilisation des mentions de qualité facultatives. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visé à l'article 57, paragraphe 2.

Article 34

Suivi

Les États membres réalisent des contrôles, sur la base d'une analyse de risques, afin de veiller au respect des exigences établies au présent titre et, en cas de violation, appliquent les sanctions administratives appropriées.

TITRE V

DISPOSITIONS COMMUNES

CHAPITRE I

Contrôles officiels applicables aux appellations d'origine protégées, aux indications géographiques protégées et aux spécialités traditionnelles garanties

Article 35

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux systèmes de qualité énoncés aux titres II et III.

Article 36

Désignation de l'autorité compétente

1. Conformément au règlement (CE) n° 882/2004, les États membres désignent la ou les autorités compétentes responsables des contrôles officiels effectués afin de vérifier le respect des exigences légales relatives aux systèmes de qualité établis par le présent règlement.

Les procédures et exigences prévues au règlement (CE) n° 882/2004 s'appliquent mutatis mutandis aux contrôles officiels effectués afin de vérifier le respect des exigences légales relatives aux systèmes de qualité pour tous les produits couverts par l'annexe I du présent règlement.

2. Les autorités compétentes visées au paragraphe 1 offrent des garanties d'objectivité et d'impartialité adéquates et disposent du personnel qualifié ainsi que des ressources nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions.

3. Les contrôles officiels comprennent:

- a) la vérification de la conformité d'un produit avec le cahier des charges correspondant; et
- b) le suivi de l'utilisation des dénominations enregistrées pour décrire le produit mis sur le marché conformément à l'article 13 pour les dénominations enregistrées en vertu du titre II et conformément à l'article 24 pour les dénominations enregistrées en vertu du titre III.

Article 37

Vérification du respect du cahier des charges du produit

1. En ce qui concerne les appellations d'origine protégées, les indications géographiques protégées et les spécialités traditionnelles garanties désignant des produits originaires de l'Union, la vérification du respect du cahier des charges du produit, avant la mise sur le marché des produits, est assurée par:

- a) une ou plusieurs autorités compétentes visées à l'article 36 du présent règlement; et/ou
- b) un ou plusieurs organismes de contrôle au sens de l'article 2, point 5), du règlement (CE) n° 882/2004 agissant en tant qu'organisme de certification de produits.

Les coûts afférents à cette vérification du respect du cahier des charges peuvent être supportés par les opérateurs soumis à ces contrôles. Les États membres peuvent aussi contribuer à la prise en charge de ces coûts.

2. En ce qui concerne les appellations d'origine, les indications géographiques et les spécialités traditionnelles garanties désignant des produits originaires d'un pays tiers, la vérification du respect du cahier des charges, avant la mise sur le marché des produits, est assurée par:

a) une ou plusieurs autorités publiques désignées par le pays tiers; et/ou

b) un ou plusieurs organismes de certification de produits.

3. Les États membres rendent publics et mettent à jour de manière périodique le nom et l'adresse des autorités et organismes visés au paragraphe 1 du présent article.

La Commission rend publics et met à jour de manière périodique le nom et l'adresse des autorités et organismes visés au paragraphe 2 du présent article.

4. La Commission peut adopter des actes d'exécution, sans appliquer la procédure visée à l'article 57, paragraphe 2, définissant les moyens par lesquels sont rendus publics le nom et l'adresse des organismes de certification de produits visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 38

Surveillance de l'utilisation de la dénomination sur le marché

Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse des autorités compétentes visées à l'article 36. La Commission rend publics le nom et l'adresse de ces autorités.

Les États membres effectuent des contrôles, sur la base d'une analyse de risques, afin de veiller au respect des exigences du présent règlement et, en cas de violation, prennent toutes les mesures nécessaires.

Article 39

Délégation à des organismes de contrôle par les autorités compétentes

1. Les autorités compétentes peuvent déléguer des tâches spécifiques liées aux contrôles officiels des systèmes de qualité à un ou plusieurs organismes de contrôle, conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 882/2004.

2. Ces organismes de contrôle sont accrédités selon la norme européenne EN 45011 ou au guide ISO/CEI 65 (exigences générales relatives aux organismes procédant à la certification de produits).

3. L'accréditation visée au paragraphe 2 du présent article peut être réalisée uniquement:

a) par un organisme national d'accréditation situé dans l'Union conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 765/2008; ou

b) par un organisme d'accréditation situé hors de l'Union qui est signataire d'un dispositif multilatéral de reconnaissance mis en place par le Forum international de l'accréditation.

Article 40

Planification et compte-rendu des activités de contrôle

1. Les États membres veillent à ce que les activités de contrôle des obligations prévues au titre du présent chapitre soient spécifiquement incluses dans une section distincte dans les plans de contrôle nationaux pluriannuels conformément aux articles 41, 42 et 43 du règlement (CE) n° 882/2004.

2. Les rapports annuels concernant le contrôle des obligations établies par le présent règlement incluent une section distincte comprenant les informations établies à l'article 44 du règlement (CE) n° 882/2004.

CHAPITRE II

Exceptions pour certaines utilisations antérieures

Article 41

Mentions génériques

1. Sans préjudice de l'article 13, le présent règlement n'a pas d'incidence sur l'utilisation des mentions qui sont génériques dans l'Union, même si la mention générique fait partie d'une dénomination qui est protégée au titre d'un système de qualité.

2. Pour déterminer si une mention est devenue générique, il est tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment:

a) de la situation existante dans les zones de consommation;

b) des actes juridiques pertinents de l'Union ou nationaux.

3. Afin de protéger pleinement les droits des parties intéressées, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués établissant des règles supplémentaires afin de déterminer le caractère générique de mentions visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 42

Variétés végétales et races animales

1. Le présent règlement n'empêche pas la mise sur le marché de produits dont l'étiquetage comprend une dénomination ou une mention protégée ou réservée au titre d'un système de qualité décrit au titre II, III ou IV qui contient ou constitue le nom d'une variété végétale ou d'une race animale, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

a) le produit en question constitue la variété ou la race indiquée ou en est issu;

b) les consommateurs ne sont pas trompés;

- c) l'utilisation du nom de la variété ou de la race respecte les règles de concurrence loyale;
- d) l'utilisation ne profite pas de la réputation de la mention protégée; et
- e) dans le cas du système de qualité décrit au titre II, la production et la commercialisation du produit se sont étendues au-delà de sa zone d'origine avant la date de demande d'enregistrement de l'indication géographique.

2. Afin de préciser davantage la portée des droits et des libertés des opérateurs du secteur alimentaire d'utiliser le nom d'une variété végétale ou d'une race animale visé au paragraphe 1 du présent article, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 56 en ce qui concerne les règles relatives à la détermination des conditions d'utilisation de ces noms.

Article 43

Lien avec la propriété intellectuelle

Les systèmes de qualité décrits aux titres III et IV s'appliquent sans préjudice des règles de l'Union ou des règles des États membres régissant la propriété intellectuelle et notamment de celles qui concernent les appellations d'origine, les indications géographiques et les marques, ainsi que les droits octroyés en vertu de ces règles.

CHAPITRE III

Mentions et symboles des systèmes de qualité et rôle des producteurs

Article 44

Protection des mentions et symboles

1. Les mentions, abréviations et symboles se référant aux systèmes de qualité peuvent uniquement être utilisés en lien avec les produits élaborés conformément aux règles du système de qualité correspondant. Cette disposition s'applique notamment aux mentions, abréviations et symboles suivants:

- a) «appellation d'origine protégée», «indication géographique protégée», «indication géographique», «AOP», «IGP», et les symboles associés, tel que prévu au titre II;
- b) «spécialité traditionnelle garantie», «STG», et le symbole associé, tel que prévu au titre III;
- c) «produit de montagne», tel que prévu au titre IV.

2. Conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 1290/2005, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) peut, à l'initiative de la Commission ou pour son compte, financer, de manière centralisée, les actions de soutien administratif concernant le développement, les travaux de préparation, le suivi, l'appui administratif et juridique, la défense juridique, les frais d'enregistrement, les frais de renouvellement, les frais de surveillance des marques, les frais de contentieux et toute autre mesure associée nécessaire afin de protéger l'utilisation des mentions, abréviations et symboles faisant référence à des systèmes de qualité contre toute usurpa-

tion, imitation ou évocation ou contre toute autre pratique susceptible d'induire le consommateur en erreur, dans l'Union et dans les pays tiers.

3. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles relatives à la protection uniforme des mentions, abréviations et symboles visés au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 45

Rôle des groupements

1. Sans préjudice des dispositions spécifiques concernant les organisations de producteurs et les organisations interprofessionnelles telles qu'elles sont établies dans le règlement (CE) n° 1234/2007, un groupement est habilité à:

- a) contribuer à garantir la qualité, la réputation et l'authenticité de leurs produits sur le marché en assurant le suivi de l'utilisation de la dénomination dans le commerce et, si nécessaire, en informant les autorités compétentes visées à l'article 36, ou tout autre autorité compétente dans le cadre de l'article 13, paragraphe 3;
- b) agir pour assurer la protection juridique adéquate de la dénomination d'origine protégée ou de l'indication géographique protégée et des droits de propriété intellectuelle qui lui sont directement liés;
- c) mettre en place des activités d'information et de promotion visant à communiquer aux consommateurs les propriétés conférant une valeur ajoutée aux produits;
- d) mettre en place des actions visant à garantir la conformité d'un produit à son cahier des charges;
- e) prendre des mesures pour améliorer la performance du système, notamment en développant une expertise économique, en effectuant des analyses économiques, en diffusant des informations économiques sur le système et en fournissant des conseils aux producteurs;
- f) lancer des initiatives visant à valoriser les produits et, le cas échéant, prendre des mesures destinées à empêcher ou à contrecarrer les initiatives affectant ou susceptibles d'affecter l'image de ces produits.

2. Les États membres peuvent encourager, par des moyens administratifs, la constitution et le fonctionnement de groupements sur leur territoire. En outre, ils communiquent à la Commission le nom et l'adresse des groupements visés à l'article 3, point 2. La Commission rend publiques ces informations.

Article 46

Droit d'utiliser les systèmes

1. Les États membres veillent à ce que tout opérateur qui respecte les règles d'un système de qualité énoncé aux titres II et III soit en droit d'être couvert par le système de vérification du respect du cahier des charges établi en vertu de l'article 37.

2. Les opérateurs qui élaborent et stockent un produit commercialisé au titre des systèmes de «spécialité traditionnelle garantie», d'appellation d'origine protégée ou d'indication géographique protégée ou qui mettent ces produits sur le marché sont également soumis au système de contrôle établi au chapitre I du présent titre.

3. Les États membres veillent à ce que les opérateurs souhaitant adhérer aux règles d'un système de qualité énoncées aux titres III et IV soient en mesure de le faire et ne rencontrent pas d'obstacles à leur participation qui soient discriminatoires ou qui ne soient pas objectivement fondés.

Article 47

Redevances

Sans préjudice du règlement (CE) n° 882/2004 et notamment des dispositions du titre II, chapitre VI, les États membres peuvent exiger le paiement d'une redevance destinée à couvrir les frais encourus pour la gestion des systèmes de qualité, y compris ceux exposés lors du traitement des demandes, des déclarations d'opposition, des demandes de modification et des demandes d'annulation prévues au présent règlement.

CHAPITRE IV

Procédures de demande et d'enregistrement applicables aux appellations d'origine, indications géographiques et spécialités traditionnelles garanties

Article 48

Champ d'application des procédures de demande

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux systèmes de qualité énoncés aux titres II et III.

Article 49

Demande d'enregistrement de dénominations

1. Les demandes d'enregistrement de dénominations au titre des systèmes de qualité visés à l'article 48 ne peuvent être présentées que par des groupements travaillant avec les produits dont la dénomination doit être enregistrée. Dans le cas d'une «appellation d'origine protégée» ou d'une «indication géographique protégée» qui désignent une zone géographique transfrontalière ou dans le cas d'une «spécialité traditionnelle garantie», plusieurs groupements émanant de différents États membres ou pays tiers peuvent déposer une demande d'enregistrement commune.

Une personne physique ou morale unique peut être assimilée à un groupement lorsqu'il est démontré que les deux conditions suivantes sont remplies:

- a) la personne concernée est le seul producteur disposé à présenter une demande;
- b) en ce qui concerne les appellations d'origine protégées et les indications géographiques protégées, l'aire géographique délimitée possède des caractéristiques sensiblement différentes de celles des zones voisines ou les caractéristiques du produit diffèrent de celles des produits élaborés dans les zones voisines.

2. Lorsque la demande au titre du système énoncé au titre II concerne une aire géographique dans un État membre ou lorsqu'une demande au titre du système énoncé au titre III est préparée par un groupement établi dans un État membre, la demande est adressée aux autorités de cet État membre.

L'État membre examine la demande par les moyens appropriés afin de vérifier qu'elle est justifiée et qu'elle remplit les conditions du système correspondant.

3. Dans le cadre de l'examen visé au paragraphe 2, deuxième alinéa, du présent article, l'État membre entame une procédure nationale d'opposition garantissant une publicité suffisante de la demande et octroyant une période raisonnable pendant laquelle toute personne physique ou morale ayant un intérêt légitime et établie ou résidant sur son territoire peut déclarer son opposition à la demande.

L'État membre examine la recevabilité des oppositions reçues au titre du système énoncé au titre II à la lumière des critères visés à l'article 10, paragraphe 1, ou la recevabilité des oppositions reçues au titre du système énoncé au titre III à la lumière des critères visés à l'article 21, paragraphe 1.

4. Si, après avoir évalué les déclarations d'opposition reçues, l'État membre considère que les exigences du présent règlement sont respectées, il peut rendre une décision favorable et déposer un dossier de demande auprès de la Commission. Dans ce cas, il informe la Commission des oppositions recevables déposées par une personne physique ou morale ayant légalement commercialisé les produits en question en utilisant les dénominations concernées de façon continue pendant au moins cinq ans précédant la date de publication visée au paragraphe 3.

L'État membre veille à ce que sa décision favorable soit portée à la connaissance du public et à ce que toute personne physique ou morale ayant un intérêt légitime dispose de voies de recours.

L'État membre veille à ce que la version du cahier des charges du produit sur laquelle il a fondé sa décision favorable soit publiée et soit accessible par voie électronique.

En ce qui concerne les appellations d'origine protégée et les indications géographiques protégées, l'État membre veille également à ce que soit publiée la version du cahier des charges du produit sur laquelle la Commission prend sa décision conformément à l'article 50, paragraphe 2.

5. Lorsque la demande au titre du système énoncé au titre II concerne une aire géographique dans un pays tiers ou lorsqu'une demande au titre du système énoncé au titre III est préparée par un groupement établi dans un pays tiers, la demande est déposée auprès de la Commission, soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités du pays tiers concerné.

6. Les documents visés au présent article qui sont envoyés à la Commission sont rédigés dans l'une des langues officielles de l'Union.

7. Afin de faciliter la procédure de demande, la Commission est habilitée, en conformité avec l'article 56, à adopter des actes délégués définissant les règles d'exécution de la procédure nationale d'opposition pour ce qui est des demandes communes concernant plusieurs territoires nationaux et complétant les règles relatives à la procédure de demande.

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives aux procédures, à la forme et à la présentation des demandes, y compris pour les demandes concernant plusieurs territoires nationaux. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 50

Examen par la Commission et publication aux fins d'opposition

1. La Commission examine par des moyens appropriés toute demande qu'elle reçoit conformément à l'article 49, afin de vérifier qu'elle est justifiée et qu'elle remplit les conditions du système correspondant. Cet examen ne devrait pas durer plus de six mois. Lorsque ce délai est dépassé, la Commission indique par écrit les raisons de ce retard au demandeur.

Au moins une fois par mois, la Commission rend publique la liste des dénominations ayant fait l'objet d'une demande d'enregistrement, ainsi que la date de leur dépôt.

2. Lorsque, en se fondant sur l'examen réalisé en vertu du paragraphe 1, premier alinéa, la Commission estime que les conditions définies dans le présent règlement sont remplies, elle publie au *Journal officiel de l'Union européenne*:

- a) pour les demandes au titre du système énoncé au titre II, le document unique et la référence à la publication du cahier des charges du produit;
- b) pour les demandes au titre du système énoncé au titre III, le cahier des charges.

Article 51

Procédure d'opposition

1. Dans un délai de trois mois à compter de la date de publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, les autorités d'un État membre ou d'un pays tiers ou une personne physique ou morale ayant un intérêt légitime et étant établie dans un pays tiers peuvent déposer un acte d'opposition auprès de la Commission.

Toute personne physique ou morale ayant un intérêt légitime, établie ou résidant dans un État membre autre que celui dont émane la demande, peut déposer un acte d'opposition auprès de l'État membre dans lequel elle est établie dans des délais permettant de déposer une opposition conformément au premier alinéa.

Un acte d'opposition contient une déclaration selon laquelle la demande pourrait enfreindre les conditions fixées dans le présent règlement. Un acte d'opposition ne contenant pas cette déclaration est nul.

La Commission transmet sans délai l'acte d'opposition à l'autorité ou l'organisme qui avait déposé la demande.

2. Si un acte d'opposition est déposé auprès de la Commission et est suivi dans les deux mois d'une déclaration d'opposition motivée, la Commission examine la recevabilité de ladite déclaration.

3. Dans un délai de deux mois suivant la réception d'une déclaration d'opposition motivée recevable, la Commission invite l'autorité ou la personne à l'origine de l'opposition et l'autorité ou l'organisme qui a déposé la demande à engager des consultations appropriées pendant une période de temps raisonnable ne dépassant pas trois mois.

L'autorité ou la personne à l'origine de l'opposition et l'autorité ou l'organisme qui a déposé la demande engagent dans les meilleurs délais les consultations appropriées. Chacune des parties communique à l'autre les informations pertinentes afin d'évaluer si la demande d'enregistrement répond aux conditions du présent règlement. Si aucun accord n'a été trouvé, ces informations sont également transmises à la Commission.

À tout moment au cours de ces trois mois, la Commission peut, à la demande du demandeur, proroger le délai imparti pour les consultations de trois mois au maximum.

4. Si, à la suite des consultations appropriées visées au paragraphe 3 du présent article, les éléments publiés conformément à l'article 50, paragraphe 2, ont été substantiellement modifiés, la Commission procède de nouveau à l'examen visé à l'article 50.

5. L'acte d'opposition, la déclaration d'opposition motivée et les documents y relatifs qui sont envoyés à la Commission conformément aux paragraphes 1 à 4 du présent article sont rédigés dans l'une des langues officielles de l'Union.

6. Afin de définir des procédures et des délais clairs pour l'opposition, la Commission est habilitée à adopter, en conformité avec l'article 56, des actes délégués complétant les règles applicables à la procédure d'opposition.

La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant des règles détaillées relatives aux procédures, à la forme et à la présentation des oppositions. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 52

Décision concernant l'enregistrement

1. Lorsque, sur la base des informations dont elle dispose et à partir de l'examen effectué conformément à l'article 50, paragraphe 1, premier alinéa, la Commission estime que les conditions requises pour l'enregistrement ne sont pas remplies, elle adopte des actes d'exécution rejetant la demande. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

2. Si la Commission ne reçoit aucun acte d'opposition ou aucune déclaration d'opposition motivée recevable au titre de l'article 51, elle adopte des actes d'exécution sans appliquer la procédure visée à l'article 57, paragraphe 2, pour enregistrer la dénomination.

3. Si la Commission reçoit une déclaration d'opposition motivée recevable, elle procède, à la suite des consultations appropriées visées à l'article 51, paragraphe 3, et compte tenu des résultats de ces consultations:

- a) si un accord a été trouvé, à l'enregistrement de la dénomination au moyen d'actes d'exécution adoptés sans appliquer la procédure visée à l'article 57, paragraphe 2, et, si nécessaire, à la modification des informations publiées en vertu de l'article 50, paragraphe 2, pour autant que les changements ne soient pas substantiels; ou
- b) si aucun accord n'a pu être trouvé, à l'adoption d'actes d'exécution décidant de l'enregistrement. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

4. Les actes d'enregistrement et les décisions de rejet sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 53

Modification du cahier des charges d'un produit

1. Un groupement ayant un intérêt légitime peut demander l'approbation d'une modification du cahier des charges d'un produit.

La demande décrit les modifications sollicitées et les justifie.

2. Lorsque la modification entraîne une ou plusieurs modifications du cahier des charges qui ne sont pas mineures, la demande de modification est soumise à la procédure établie aux articles 49 à 52.

Toutefois, si les modifications proposées sont mineures, la Commission approuve ou rejette la demande. En cas d'approbation de modifications impliquant un changement des éléments visés à l'article 50, paragraphe 2, la Commission publie ces éléments au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Pour qu'une modification soit considérée comme mineure dans le cas du système de qualité décrit au titre II, elle ne doit pas:

- a) avoir trait aux caractéristiques essentielles du produit;
- b) altérer le lien visé à l'article 7, paragraphe 1, point f) i) ou ii);
- c) comporter un changement en tout ou en partie de la dénomination du produit;
- d) affecter l'aire géographique délimitée; ou
- e) entraîner des restrictions supplémentaires en ce qui concerne la commercialisation du produit ou de ses matières premières.

Pour qu'une modification soit considérée comme mineure dans le cas du système de qualité décrit au titre III, elle ne doit pas:

- a) avoir trait aux caractéristiques essentielles du produit;

b) apporter des changements majeurs à la méthode de production; ou

c) comporter un changement en tout ou en partie de la dénomination du produit.

L'examen de la demande porte principalement sur la modification proposée.

3. Afin de faciliter la procédure administrative relative à une demande de modification, y compris lorsque la modification n'implique pas de changement du document unique et lorsqu'elle concerne une modification temporaire du cahier des charges résultant de l'adoption par les pouvoirs publics de mesures sanitaires ou phytosanitaires obligatoires, la Commission est habilitée à adopter, en conformité avec l'article 56, des actes délégués complétant les règles de la procédure de demande de modification.

La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant des règles détaillées relatives aux procédures, à la forme et à la présentation des demandes de modification. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

Article 54

Annulation

1. La Commission peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une personne physique ou morale ayant un intérêt légitime, adopter des actes d'exécution afin d'annuler l'enregistrement d'une appellation d'origine protégée, d'une indication géographique protégée ou d'une spécialité traditionnelle garantie dans les cas suivants:

- a) lorsque le respect des conditions du cahier des charges n'est pas assuré,
- b) lorsque aucun produit n'a été mis sur le marché sous la spécialité traditionnelle garantie, l'appellation d'origine protégée ou l'indication géographique protégée pendant au moins sept ans.

La Commission peut, à la demande des producteurs du produit commercialisé sous la dénomination enregistrée, annuler l'enregistrement correspondant.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

2. Afin de garantir la sécurité juridique quant au fait que toutes les parties aient la possibilité de défendre leurs droits et intérêts légitimes, la Commission est habilitée à adopter, en conformité avec l'article 56, des actes délégués complétant les règles concernant la procédure d'annulation.

La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant des règles détaillées relatives aux procédures et à la forme de la procédure d'annulation, ainsi qu'à la présentation des demandes visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 57, paragraphe 2.

TITRE VI

PROCÉDURES ET DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE I

Agriculture locale et vente directe

Article 55

Rapports concernant l'agriculture locale et la vente directe

Au plus tard le 4 janvier 2014, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'opportunité d'établir un nouveau système d'étiquetage applicable à l'agriculture locale et à la vente directe, visant à aider les producteurs à commercialiser leurs produits localement. Ce rapport porte principalement sur la capacité de l'exploitant à conférer une valeur ajoutée à ses produits grâce à la nouvelle étiquette et devrait tenir compte d'autres critères, tels que les possibilités de réduire les émissions de carbone et les déchets grâce au raccourcissement des chaînes de production et de distribution.

Ce rapport est, si nécessaire, accompagné de propositions législatives appropriées concernant la création d'un système d'étiquetage applicable à l'agriculture locale et à la vente directe.

CHAPITRE II

Règles de procédure

Article 56

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 des actes délégués visé à l'article 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 7, paragraphe 2, premier alinéa, à l'article 12, paragraphe 5, premier alinéa, à l'article 16, paragraphe 2, à l'article 18, paragraphe 5, à l'article 19, paragraphe 2, premier alinéa, à l'article 23, paragraphe 4, premier alinéa, à l'article 25, paragraphe 3, à l'article 29, paragraphe 4, à l'article 30, à l'article 31, paragraphes 3 et 4, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 42, paragraphe 2, à l'article 49, paragraphe 7, premier alinéa, à l'article 51, paragraphe 6, premier alinéa, à l'article 53, paragraphe 3, premier alinéa et à l'article 54, paragraphe 2, premier alinéa, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 janvier 2013. 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 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 7, paragraphe 2, premier alinéa, à l'article 12, paragraphe 5, premier alinéa, à l'article 16, paragraphe 2, à l'article 18, paragraphe 5, à l'article 19, paragraphe 2, premier alinéa, à l'article 23, paragraphe 4, premier alinéa, à l'article 25, paragraphe 3, à l'article 29, paragraphe 4, à l'article 30, à l'article 31, paragraphes 3 et 4, à l'article 41, paragraphe 3, à l'article 42, paragraphe 2, à l'article 49, paragraphe 7, premier alinéa, à l'article 51, paragraphe 6, premier alinéa, à l'article 53, paragraphe 3, premier

alinéa et à l'article 54, paragraphe 2, premier alinéa, 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 2, paragraphe 1, deuxième alinéa, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 7, paragraphe 2, premier alinéa, de l'article 12, paragraphe 5, premier alinéa, de l'article 16, paragraphe 2, de l'article 18, paragraphe 5, de l'article 19, paragraphe 2, premier alinéa, de l'article 23, paragraphe 4, premier alinéa, de l'article 25, paragraphe 3, de l'article 29, paragraphe 4, de l'article 30, de l'article 31, paragraphes 3 et 4, de l'article 41, paragraphe 3, de l'article 42, paragraphe 2, de l'article 49, paragraphe 7, premier alinéa, de l'article 51, paragraphe 6, premier alinéa, de l'article 53, paragraphe 3, premier alinéa et de l'article 54, paragraphe 2, premier alinéa, 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 57

Comité

1. La Commission est assistée par le comité de la politique de qualité des produits agricoles. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE III

Abrogation et dispositions finales

Article 58

Abrogation

1. Les règlements (CE) n° 509/2006 et (CE) n° 510/2006 sont abrogés.

L'article 13 du règlement (CE) n° 509/2006 continue cependant à s'appliquer pour les demandes relatives à des produits ne relevant pas du champ d'application du titre III du présent règlement, reçues par la Commission avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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

*Article 59***Entrée en vigueur**

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

Toutefois, l'article 12, paragraphe 3, et l'article 23, paragraphe 3, sont applicables à partir du 4 janvier 2016, sans préjudice des produits déjà mis sur le marché avant cette date.

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

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

ANNEXE I

PRODUITS AGRICOLES ET DENRÉES ALIMENTAIRES VISÉS À L'ARTICLE 2, PARAGRAPHE 1

I. Appellations d'origine et indications géographiques

- bière,
- chocolat et produits dérivés,
- produits de la boulangerie, pâtisserie, confiserie, biscuiterie,
- boissons à base d'extraits de plantes,
- pâtes alimentaires,
- sel,
- gommes et résines naturelles,
- pâte de moutarde,
- foin,
- huiles essentielles,
- liège,
- cochenille,
- fleurs et plantes ornementales,
- coton,
- laine,
- osier,
- lin teillé,
- cuir,
- fourrure,
- plumes.

II. Spécialités traditionnelles garanties

- plats cuisinés,
 - bière,
 - chocolat et produits dérivés,
 - produits de la boulangerie, pâtisserie, confiserie, biscuiterie,
 - boissons à base d'extraits de plantes,
 - pâtes alimentaires,
 - sel.
-

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE VISÉ À L'ARTICLE 58, PARAGRAPHE 2

Règlement (CE) n° 509/2006	Présent règlement
Article 1, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1
Article 1, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 3
Article 1, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 4
Article 2, paragraphe 1, point a)	Article 3, point 5
Article 2, paragraphe 1, point b)	Article 3, point 3
Article 2, paragraphe 1, point c)	—
Article 2, paragraphe 1, point d)	Article 3, point 2
Article 2, paragraphe 2, premier, deuxième et troisième alinéa	—
Article 2, paragraphe 2, quatrième alinéa	—
Article 3	Article 22, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, premier alinéa	Article 18, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	Article 18, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 3, premier alinéa	—
Article 4, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 18, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 1	Article 43
Article 5, paragraphe 2	Article 42, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 1	Article 19, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 1, point a)	Article 19, paragraphe 1, point a)
Article 6, paragraphe 1, point b)	Article 19, paragraphe 1, point b)
Article 6, paragraphe 1, point c)	Article 19, paragraphe 1, point c)
Article 6, paragraphe 1, point d)	—
Article 6, paragraphe 1, point e)	Article 19, paragraphe 1, point d)
Article 6, paragraphe 1, point f)	—
Article 7, paragraphes 1 et 2	Article 49, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 3, points a) et b)	Article 20, paragraphe 1, points a) et b)
Article 7, paragraphe 3, point c)	—
Article 7, paragraphe 3, point d)	—
Article 7, paragraphe 4	Article 49, paragraphe 2

Règlement (CE) n° 509/2006	Présent règlement
Article 7, paragraphe 5	Article 49, paragraphe 3
Article 7, paragraphe 6, points a), b) et c)	Article 49, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 6, point d)	Article 20, paragraphe 2
Article 7, paragraphe 7	Article 49, paragraphe 5
Article 7, paragraphe 8	Article 49, paragraphe 6
Article 8, paragraphe 1	Article 50, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2, premier alinéa	Article 50, paragraphe 2, point b)
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 52, paragraphe 1
Article 9, paragraphes 1 et 2	Article 51, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 3	Article 21, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 4	Article 52, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 5	Article 52, paragraphes 3 et 4
Article 9, paragraphe 6	Article 51, paragraphe 5
Article 10	Article 54
Article 11	Article 53
Article 12	Article 23
Article 13, paragraphe 1	—
Article 13, paragraphe 2	—
Article 13, paragraphe 3	—
Article 14, paragraphe 1	Article 36, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 46, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 3	Article 37, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 15, paragraphe 1	Article 37, paragraphe 1
Article 15, paragraphe 2	Article 37, paragraphe 2
Article 15, paragraphe 3	Article 39, paragraphe 2
Article 15, paragraphe 4	Article 36, paragraphe 2
Article 16	—
Article 17, paragraphes 1 et 2	Article 24, paragraphe 1
Article 17, paragraphe 3	Article 24, paragraphe 2

Règlement (CE) n° 509/2006	Présent règlement
Article 18	Article 57
Article 19, paragraphe 1, point a)	—
Article 19, paragraphe 1, point b)	Article 49, paragraphe 7, deuxième alinéa
Article 19, paragraphe 1, point c)	Article 49, paragraphe 7, premier alinéa
Article 19, paragraphe 1, point d)	Article 22, paragraphe 2
Article 19, paragraphe 1, point e)	Article 19, paragraphe 1, point f)
Article 51, paragraphe 6	Article 54, paragraphe 1
Article 19, paragraphe 1, point g)	Article 23, paragraphe 4
Article 19, paragraphe 1, point h)	—
Article 19, paragraphe 1, point i)	—
Article 19, paragraphe 2	Article 25, paragraphe 1
Article 19, paragraphe 3, point a)	—
Article 19, paragraphe 3, point b)	Article 25, paragraphe 2
Article 20	Article 47
Article 21	Article 58
Article 22	Article 59
Annexe I	Annexe I (Partie II)

Règlement (CE) n° 510/2006	Présent règlement
Article 1, paragraphe 1	Article 2, paragraphes 1 et 2
Article 1, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 3
Article 1, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 4
Article 2	Article 5
Article 3, paragraphe 1, premier alinéa	Article 6, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 1, deuxième et troisième alinéa	Article 41, paragraphes 1, 2 et 3
Article 3, paragraphes 2, 3 et 4	Article 6, paragraphes 2, 3 et 4
Article 4	Article 7
Article 5, paragraphe 1	Article 3, point 2, et article 49, paragraphe 1

Règlement (CE) n° 510/2006	Présent règlement
Article 5, paragraphe 2	Article 49, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 4	Article 49, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 5	Article 49, paragraphe 3
Article 5, paragraphe 6	Article 9
Article 5, paragraphe 7	Article 8, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 8	—
Article 5, paragraphe 9, premier alinéa	—
Article 5, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 49, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 10	Article 49, paragraphe 6
Article 5, paragraphe 11	—
Article 6, paragraphe 1, premier alinéa	Article 50, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 50, paragraphe 2, point a)
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 52, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 1	Article 51, paragraphe 1, premier alinéa
Article 7, paragraphe 2	Article 51, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 7, paragraphe 3	Article 10
Article 7, paragraphe 4	Article 52, paragraphes 2 et 4
Article 7, paragraphe 5	Article 51, paragraphe 3, et Article 52, paragraphes 3 et 4
Article 7, paragraphe 6	Article 11
Article 7, paragraphe 7	Article 51, paragraphe 5
Article 8	Article 12
Article 9	Article 53
Article 10, paragraphe 1	Article 36, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2	Article 46, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 3	Article 37, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 11, paragraphe 1	Article 37, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2	Article 37, paragraphe 2

Règlement (CE) n° 510/2006	Présent règlement
Article 11, paragraphe 3	Article 39, paragraphe 2
Article 11, paragraphe 4	Article 36, paragraphe 2
Article 12	Article 54
Article 13, paragraphe 1	Article 13, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 2	Article 13, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 3	Article 15, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2
Article 14	Article 14
Article 15	Article 57
Article 16, point a)	Article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa
Article 16, point b)	—
Article 16, point c)	—
Article 16, point d)	Article 49, paragraphe 7
Article 16, point e)	—
Article 16, point f)	Article 51, paragraphe 6
Article 16, point g)	Article 12, paragraphe 7
Article 16, point h)	—
Article 16, point i)	Article 11, paragraphe 3
Article 16, point j)	—
Article 16, point k)	Article 54, paragraphe 2
Article 17	Article 16
Article 18	Article 47
Article 19	Article 58
Article 20	Article 59
Annexes I et II	Annexe I (Partie I)

RÈGLEMENT (UE) N° 1152/2012 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 novembre 2012

portant modification du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, 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 ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Les navires de pêche de l'Union bénéficient d'une égalité d'accès aux eaux et aux ressources de l'Union, sous réserve des règles de la politique commune de la pêche.
- (2) Le règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil ⁽³⁾ prévoit une dérogation à la règle de l'égalité d'accès, par laquelle les États membres sont autorisés à limiter la pêche à certains navires dans les eaux situées à moins de douze milles marins de leurs lignes de base.
- (3) Le 13 juillet 2011, conformément au règlement (CE) n° 2371/2002, la Commission a présenté un rapport au Parlement européen et au Conseil sur les modalités d'accès aux ressources halieutiques dans la zone des douze milles marins. Ce rapport conclut que le régime d'accès est très stable et qu'il a toujours fonctionné de façon satisfaisante depuis 2002.

(4) Les règles en vigueur limitant l'accès aux ressources halieutiques comprises dans la zone des douze milles marins ont contribué de manière positive à la conservation en restreignant l'effort de pêche dans la partie la plus sensible des eaux de l'Union. Ces règles ont également permis de préserver les activités de pêche traditionnelle qui jouent un rôle important dans le développement social et économique de certaines communautés côtières.

(5) La dérogation est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2003 et expirera le 31 décembre 2012. Il y a lieu de prolonger sa validité jusqu'à l'adoption d'un nouveau règlement sur la base de la proposition de la Commission pour un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la politique commune de la pêche.

(6) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 2371/2002 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 17, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2371/2002, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«2. Dans les eaux situées à moins de douze milles marins des lignes de base relevant de leur souveraineté ou de leur juridiction, les États membres sont autorisés, du 1^{er} janvier 2013 au 31 décembre 2014, à limiter la pêche aux navires de pêche opérant traditionnellement dans ces eaux à partir des ports de la côte adjacente. Cela s'entend sans préjudice de régimes applicables aux navires de pêche de l'Union battant pavillon d'autres États membres au titre des relations de voisinage existant entre États membres et des modalités prévues à l'annexe I, qui fixe, pour chacun des États membres, les zones géographiques des bandes côtières des autres États membres où ces activités sont exercées ainsi que les espèces sur lesquelles elles portent.»

Article 2

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

Il est applicable à partir du 1^{er} janvier 2013.

⁽¹⁾ JO C 351 du 15.11.2012, p. 89.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 25 octobre 2012 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 novembre 2012.

⁽³⁾ JO L 358 du 31.12.2002, p. 59.

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

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2012/34/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 novembre 2012

établissant un espace ferroviaire unique européen

(refonte)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽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⁾, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires ⁽⁵⁾ et 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 ⁽⁶⁾ ont été modifiées de façon substantielle. Étant donné que de nouvelles modifications sont nécessaires, ces directives devraient faire l'objet d'une refonte et être regroupées en un seul acte dans un souci de clarté.

(2) Une plus grande intégration du secteur des transports de l'Union est un élément essentiel de l'achèvement du marché intérieur, et les chemins de fer constituent un élément vital du secteur des transports de l'Union dans l'optique d'une mobilité plus durable.

(3) Il importe d'améliorer l'efficacité du système ferroviaire afin de l'intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer.

(4) Les États membres qui ont une part importante de trafic ferroviaire avec des pays tiers dont l'écartement des voies est identique entre eux mais différent de l'essentiel du réseau ferroviaire de l'Union devraient pouvoir appliquer des règles opérationnelles spécifiques garantissant à la fois la coordination entre leurs gestionnaires de l'infrastructure et ceux des pays tiers concernés, ainsi qu'une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires.

(5) Pour rendre les transports par chemin de fer efficaces et compétitifs par rapport aux autres modes de transport, les États membres devraient s'assurer que les entreprises ferroviaires ont un statut d'exploitant indépendant leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché.

(6) Pour assurer le développement futur et une exploitation efficace du système ferroviaire, une distinction devrait être faite entre l'exploitation des services de transport et la gestion de l'infrastructure. Dans ces conditions, il est nécessaire que ces deux activités puissent être gérées séparément et aient des comptes distincts. Sous réserve que ces exigences en matière de séparation soient respectées, qu'il n'y ait pas de conflit d'intérêts et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, les gestionnaires de l'infrastructure devraient avoir la possibilité d'externaliser des tâches administratives spécifiques, comme la perception des redevances, en les confiant à des entités autres que celles qui sont actives sur les marchés de services de transport ferroviaires.

(7) Il convient que le principe de la libre prestation de services soit appliqué au secteur ferroviaire, en tenant compte des caractéristiques spécifiques de ce secteur.

(8) Pour stimuler la concurrence dans le domaine de l'exploitation des services de transport ferroviaire en vue de l'amélioration du confort et des services rendus aux usagers, il convient que les États membres gardent la responsabilité générale du développement d'une infrastructure ferroviaire appropriée.

⁽¹⁾ JO C 132 du 3.5.2011, p. 99.

⁽²⁾ JO C 104 du 2.4.2011, p. 53.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 16 novembre 2011 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 8 mars 2012 (JO C 108 E du 14.4.2012, p. 8). Position du Parlement européen du 3 juillet 2012 et décision du Conseil du 29 octobre 2012.

⁽⁴⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 70.

⁽⁶⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

- (9) En l'absence de règles communes concernant la répartition des coûts d'infrastructure, les États membres devraient, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure, définir les modalités régissant le paiement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire effectué par les entreprises ferroviaires. Ces modalités ne devraient pas introduire de discrimination entre les entreprises ferroviaires.
- (10) Les États membres devraient veiller à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire publiques existantes jouissent d'une structure financière saine dans le plein respect des règles de l'Union sur les aides d'État. Ceci est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement des infrastructures.
- (11) Les candidats devraient avoir la possibilité d'exprimer leur opinion sur le contenu du plan d'entreprise en ce qui concerne l'exploitation, la mise à disposition et le développement de l'infrastructure. Cela ne devrait pas nécessairement avoir comme conséquence la communication de l'ensemble du plan d'entreprise mis au point par le gestionnaire de l'infrastructure.
- (12) Étant donné que les embranchements particuliers tels que ceux situés dans des installations industrielles particulières ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire telle que définie dans la présente directive, les gestionnaires de ces infrastructures ne devraient pas être soumis aux obligations imposées aux gestionnaires de l'infrastructure en vertu de la présente directive. Un accès non discriminatoire aux embranchements devrait cependant être garanti, quel que soit leur propriétaire, lorsqu'ils sont nécessaires pour avoir accès à des installations de service qui sont essentielles pour la fourniture de services de transport et lorsqu'ils desservent ou peuvent desservir plus d'un client final.
- (13) Les États membres devraient être en mesure de décider de couvrir les dépenses d'infrastructure par des moyens autres que le financement direct par l'État, comme un partenariat public-privé et un financement par le secteur privé.
- (14) Le compte de profits et pertes d'un gestionnaire de l'infrastructure devrait être en équilibre sur une période raisonnable qui, une fois définie, pourrait être dépassée dans des circonstances exceptionnelles telles qu'une détérioration majeure et soudaine de la situation économique d'un État membre affectant de manière importante le niveau du trafic sur son infrastructure ou le niveau de financement public disponible. Conformément aux règles comptables internationales, le montant des emprunts servant au financement des projets d'infrastructure n'apparaît pas dans le compte de profits et pertes.
- (15) Un secteur du fret efficace, surtout à l'échelon transfrontalier, nécessite des mesures d'ouverture du marché.
- (16) Pour garantir que les droits d'accès aux infrastructures ferroviaires soient appliqués sur une base uniforme et de manière non discriminatoire dans toute l'Union, il convient d'instaurer une licence pour les entreprises ferroviaires.
- (17) Pour les trajets qui comportent des arrêts intermédiaires, il convient 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 soient économiquement viables et d'éviter d'infliger un désavantage aux concurrents potentiels par rapport aux opérateurs existants.
- (18) L'introduction de nouveaux services de transport de voyageurs librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour ouvrir le marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs mais devrait simplement concerner les arrêts qui sont connexes au trajet international. L'objet principal des nouveaux services devrait être 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 déterminer l'objet principal du service à la demande d'une partie intéressée.
- (19) Le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ⁽¹⁾ autorise les États membres et les autorités locales à attribuer des contrats de service public qui 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.
- (20) L'ouverture à la concurrence pour les services internationaux de transport de voyageurs peut avoir des incidences sur l'organisation et le financement des services de transport de voyageurs par chemin de fer fournis en vertu d'un contrat de service public. Les États membres devraient avoir la faculté 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 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.
- (21) 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

⁽¹⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

- nouveau service proposé. Conformément à cette évaluation et à la décision de l'organisme de contrôle compétent, les États membres devraient être en mesure d'autoriser, de modifier ou de refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris en ce qui concerne 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 de l'Union et aux principes d'égalité et de non-discrimination.
- (22) Afin de contribuer à l'exploitation de services de transport de voyageurs sur les lignes remplissant une obligation de service public, les États membres devraient pouvoir permettre aux autorités compétentes pour ces services de prélever une redevance sur les services de transport de voyageurs qui relèvent de leur compétence. Cette redevance devrait participer au financement des obligations de service public fixées par les contrats de service public.
- (23) 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. 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.
- (24) Afin d'investir dans les services utilisant des infrastructures spécialisées, notamment des lignes à grande vitesse, les candidats ont besoin de sécurité juridique vu l'ampleur des investissements à long terme.
- (25) Les organismes de contrôle devraient 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.
- (26) Pour assurer une concurrence équitable entre les entreprises ferroviaires ainsi qu'une totale transparence, un accès aux services et leur mise à disposition de manière non discriminatoire, il convient d'opérer une distinction entre l'exploitation des services de transport et la gestion des installations de service. Par conséquent, il est nécessaire que ces deux types d'activité soient gérés indépendamment lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante au niveau national sur au moins un des marchés de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs pour lesquels l'installation est utilisée. Cette indépendance ne devrait pas avoir comme conséquence l'établissement d'une entité juridique distincte pour les installations de service.
- (27) L'accès non discriminatoire aux installations de services et la fourniture de services liés au rail dans ces installations devraient permettre aux entreprises ferroviaires d'offrir des services de meilleure qualité aux voyageurs et aux usagers des services de fret.
- (28) Dès lors que la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité⁽¹⁾ prévoit l'ouverture du marché européen de l'électricité, le courant de traction devrait être fourni aux entreprises ferroviaires sur demande, d'une manière non discriminatoire. Lorsqu'un seul fournisseur est disponible, la redevance imposée pour un tel service devrait être fixée sur la base de principes de tarification uniformes.
- (29) Concernant les relations avec les pays tiers, il y a lieu d'accorder une attention particulière à l'existence d'un accès réciproque des entreprises ferroviaires de l'Union au marché ferroviaire de ces pays, et des accords transfrontaliers devraient apporter une contribution en ce sens.
- (30) Pour garantir des services fiables et adéquats, il est nécessaire qu'une entreprise ferroviaire satisfasse à tout moment à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle.
- (31) Pour la protection des clients et des tiers, il est essentiel de garantir que les entreprises ferroviaires soient suffisamment assurées en matière de responsabilité civile. Il convient également de permettre que cette responsabilité civile en cas d'accident soit assurée par des garanties fournies par des banques ou d'autres entreprises, sous réserve que cette assurance soit offerte aux conditions du marché, ne se traduise pas par une aide d'État et ne contienne pas d'éléments de discrimination à l'encontre des autres entreprises ferroviaires.
- (32) Une entreprise ferroviaire devrait par ailleurs être tenue de respecter le droit national et de l'Union relatif à l'exploitation de services ferroviaires, appliqué de manière non discriminatoire, visant à assurer qu'elle est à même d'exercer son activité sur des parcours spécifiques en toute sécurité et dans le plein respect de la santé, des conditions sociales et des droits des travailleurs et des consommateurs.
- (33) Les procédures de délivrance, de maintien et de modification des licences des entreprises ferroviaires doivent être transparentes et respecter le principe de non-discrimination.

⁽¹⁾ JO L 211 du 14.8.2009, p. 55.

- (34) Afin d'assurer la transparence et un accès non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires et aux services dans les installations de service pour toutes les entreprises ferroviaires, toutes les informations requises pour exercer les droits d'accès devraient être publiées dans un document de référence du réseau. Ce document de référence du réseau devrait être publié dans au moins deux langues officielles de l'Union, conformément à l'usage existant au niveau international.
- (35) Des systèmes appropriés de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire, combinés à l'existence d'opérateurs compétitifs, conduiront à un meilleur équilibre entre les différents modes de transport.
- (36) Il conviendrait d'inciter les gestionnaires de l'infrastructure, par exemple par des primes aux directeurs généraux, à réduire le niveau des redevances d'accès et les coûts de fourniture de l'infrastructure.
- (37) L'obligation qui incombe aux États membres de garantir que les objectifs de performance et les revenus à moyen et long termes du gestionnaire de l'infrastructure soient mis en œuvre par un contrat entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure devrait être sans préjudice de la compétence des États membres en matière de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire.
- (38) L'encouragement à une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire entraînera une réduction des coûts de transport pesant sur la société.
- (39) Les méthodes d'imputation des coûts établies par les gestionnaires de l'infrastructure devraient se fonder sur les meilleures connaissances disponibles quant à l'origine des coûts et imputer les coûts aux différents services proposés aux entreprises ferroviaires et, le cas échéant, aux types de matériel roulant.
- (40) Des systèmes de tarification adéquats pour les infrastructures ferroviaires combinés à des systèmes de tarification adéquats pour les autres infrastructures de transport et à des opérateurs compétitifs devraient conduire à un équilibre optimal et durable des différents modes de transport.
- (41) Lors de la perception de majorations, différents segments de marché devraient être définis par le gestionnaire de l'infrastructure, lorsque les coûts de la fourniture de services de transport, leurs prix sur le marché ou leurs exigences en matière de qualité de service diffèrent considérablement.
- (42) Il y a lieu que les systèmes de tarification et de répartition des capacités assurent à toutes les entreprises un accès égal et non discriminatoire et s'efforcent, dans la mesure du possible, de répondre aux besoins de tous les utilisateurs et de tous les types de trafic et ce, de manière équitable et non discriminatoire. Ces systèmes devraient permettre une concurrence équitable dans la fourniture de services ferroviaires.
- (43) Dans le cadre défini par les États membres, il est opportun que les systèmes de tarification et de répartition des capacités incitent les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à optimiser l'utilisation de leur infrastructure.
- (44) Il convient que les systèmes de répartition des capacités et les systèmes de tarification émettent des signaux économiques clairs et cohérents permettant aux entreprises ferroviaires de prendre des décisions rationnelles.
- (45) Le bruit de roulement causé par les sabots de frein faisant appel à la technologie de la fonte utilisés sur les wagons de fret est l'une des causes d'émissions sonores qui pourraient être réduites au moyen de solutions techniques appropriées. Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient en priorité concerner les wagons de fret qui ne respectent pas les exigences de la décision 2006/66/CE de la Commission du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant – bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽¹⁾. Lorsque cette différenciation entraîne une perte de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure, elle devrait être sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État.
- (46) Les redevances d'infrastructure différenciées en fonction du bruit devraient venir en complément d'autres mesures visant à réduire le bruit généré par le trafic ferroviaire, telles que l'adoption de spécifications techniques d'interopérabilité (STI) établissant des limites maximales de bruit généré par les véhicules ferroviaires, une cartographie du bruit et des programmes d'action pour la réduction des nuisances sonores en vertu de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ⁽²⁾, ainsi que la modernisation des véhicules ferroviaires et la mise en place d'infrastructures de réduction du bruit grâce à des financements de l'Union et à des financements publics nationaux.
- (47) Des mesures de réduction du bruit équivalentes à celles adoptées pour le secteur ferroviaire devraient être envisagées pour d'autres moyens de transport.
- (48) Les gestionnaires de l'infrastructure devraient modifier le système de tarification au moyen d'une différenciation temporaire pour les trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS) afin d'accélérer son installation à bord des locomotives. Cette différenciation devrait se traduire par des incitations appropriées à équiper les trains du système ETCS.
- (49) Afin de tenir compte de la nécessité pour les utilisateurs, ou utilisateurs potentiels, des capacités de l'infrastructure ferroviaire de planifier leurs opérations, ainsi que des besoins des clients et des bailleurs de fonds, il est important que les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les capacités de l'infrastructure soient attribuées d'une manière qui reflète la nécessité de maintenir et d'améliorer les niveaux de fiabilité du service.

⁽¹⁾ JO L 37 du 8.2.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

- (50) Il est souhaitable que les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure soient encouragés à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.
- (51) Les États membres devraient avoir la faculté de donner aux acheteurs de services ferroviaires un accès direct au processus de répartition des capacités.
- (52) Il importe de prendre en considération les exigences commerciales tant des candidats que du gestionnaire de l'infrastructure.
- (53) Il importe de laisser aux gestionnaires de l'infrastructure autant de souplesse que possible pour la répartition des capacités de l'infrastructure, mais il convient que cette souplesse reste compatible avec la satisfaction des besoins raisonnables des candidats.
- (54) Il convient que le processus de répartition des capacités évite que les souhaits des entreprises qui détiennent ou souhaitent détenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ne soit soumis à des contraintes excessives.
- (55) Il peut être nécessaire, dans le cadre des systèmes de tarification et de répartition des capacités, de tenir compte du fait que différents segments du réseau ferroviaire peuvent avoir été conçus de manière à répondre aux besoins d'utilisateurs principaux différents.
- (56) Souvent, des utilisateurs différents et des catégories différentes d'utilisateurs ne produisent pas les mêmes effets sur la capacité de l'infrastructure et il y a lieu de dûment peser, les uns par rapport aux autres, les besoins de services différents.
- (57) Les services exploités en vertu de contrats conclus avec les autorités publiques peuvent rendre nécessaire l'adoption de règles particulières afin de préserver leur attrait pour les utilisateurs.
- (58) Il convient que les systèmes de tarification et de répartition des capacités tiennent compte des effets de la saturation croissante de la capacité de l'infrastructure, voire de la rareté des capacités.
- (59) Les différents calendriers de programmation des divers types de trafic devraient assurer que les demandes de capacités de l'infrastructure qui sont introduites après l'achèvement du processus d'établissement de l'horaire de service annuel soient satisfaites.
- (60) Afin d'assurer un résultat optimal pour les entreprises ferroviaires, il est opportun d'exiger un contrôle de l'utilisation des capacités de l'infrastructure lorsque la coordination des demandes de capacités est indispensable pour pouvoir répondre aux besoins des utilisateurs.
- (61) Vu leur position de monopole, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être obligés d'examiner les capacités de l'infrastructure disponibles et les méthodes de renforcement de celles-ci lorsque la procédure de répartition des capacités n'est pas à même de répondre aux besoins des utilisateurs.
- (62) En raison du manque d'informations sur les demandes d'autres entreprises ferroviaires et sur les contraintes du système, il peut être difficile pour les entreprises ferroviaires d'optimiser leurs demandes de capacités de l'infrastructure.
- (63) Il est important d'assurer une meilleure coordination des systèmes de répartition des capacités de manière à rendre le transport ferroviaire plus intéressant pour le trafic utilisant le réseau de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, et en particulier pour le trafic international.
- (64) Il importe de réduire autant que possible les distorsions de concurrence pouvant se produire, soit entre infrastructures ferroviaires, soit entre modes de transport différents, du fait de l'existence de divergences notables dans les principes de tarification.
- (65) Il est souhaitable de définir les composantes du service d'infrastructure qui sont essentielles pour permettre à un exploitant de fournir un service et qui doivent être assurées en contrepartie de redevances d'accès minimales.
- (66) Les investissements dans l'infrastructure ferroviaire sont nécessaires et il y a lieu que les systèmes de tarification de l'infrastructure prévoient des mesures d'incitation pour les gestionnaires de l'infrastructure afin de rendre les investissements appropriés économiquement avantageux.
- (67) Pour permettre l'établissement des redevances d'utilisation de l'infrastructure à des niveaux adaptés et équitables, il est nécessaire que les gestionnaires de l'infrastructure estiment et comptabilisent la valeur de leurs actifs, et acquièrent une bonne connaissance des facteurs qui déterminent les coûts d'exploitation de l'infrastructure.
- (68) Il est souhaitable de garantir que les coûts externes sont pris en considération dans les décisions arrêtées en matière de transport et que la tarification de l'infrastructure ferroviaire peut contribuer à l'internalisation des coûts externes de manière cohérente et équilibrée, tous modes de transport confondus.
- (69) Il importe de garantir que les tarifs appliqués au trafic national et international soient de nature à permettre au rail de répondre aux besoins du marché. Par conséquent, il importe que la redevance d'utilisation de l'infrastructure soit d'un niveau égal au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.
- (70) Le niveau général de recouvrement des coûts par le biais d'une tarification de l'infrastructure a des répercussions sur le niveau des contributions publiques. Les États membres peuvent exiger des niveaux différents de recouvrement des coûts. Toutefois, tout système de tarification de l'infrastructure devrait permettre au trafic qui peut couvrir au moins le coût supplémentaire qu'il impose d'utiliser le réseau ferroviaire.
- (71) L'infrastructure ferroviaire est un monopole naturel, et il est dès lors nécessaire d'inciter, par des mesures d'encouragement, les gestionnaires de l'infrastructure à réduire les coûts et à gérer leur infrastructure de manière efficace.
- (72) Le développement du transport ferroviaire devrait se faire en utilisant, entre autres, les instruments de l'Union disponibles et sans préjudice des priorités déjà établies.

- (73) Les réductions consenties aux entreprises ferroviaires devraient être liées à des réductions réelles des coûts administratifs, notamment des coûts de transaction. Des ristournes peuvent également être consenties pour promouvoir une utilisation efficace de l'infrastructure.
- (74) Il est utile de prévoir des mesures d'incitation qui encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances du réseau.
- (75) La répartition des capacités a, pour le gestionnaire de l'infrastructure, un coût qu'il convient de recouvrer.
- (76) La gestion efficace et l'utilisation équitable et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire exigent la mise en place d'un organisme de contrôle chargé de surveiller l'application des règles de la présente directive et d'agir comme organisme de recours, sans préjudice de la possibilité d'un contrôle juridictionnel. Cet organisme de contrôle devrait être habilité à assortir ses demandes d'informations et ses décisions de sanctions.
- (77) Il convient que le financement de l'organisme de contrôle garantisse son indépendance et qu'il provienne soit du budget de l'État, soit de contributions obligatoires perçues auprès du secteur, dans le respect des principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité.
- (78) Des procédures de recrutement appropriées devraient contribuer à garantir l'indépendance de l'organisme de contrôle, en s'assurant notamment que la nomination des personnes en charge de la décision relève d'une autorité publique n'exerçant pas les droits de propriété directs sur l'entreprise réglementée. Pour autant que cette condition soit remplie, une telle autorité pourrait être, par exemple, un parlement, un président ou un premier ministre.
- (79) Des mesures spécifiques sont requises pour tenir compte de la situation géopolitique et géographique particulière de certains États membres ainsi que de l'organisation spécifique des chemins de fer dans divers États membres, tout en en assurant l'intégrité du marché intérieur.
- (80) Afin de prendre en compte l'évolution du marché ferroviaire, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les modifications techniques relatives aux informations à fournir par une entreprise qui demande une licence, à la liste des catégories de retard, au calendrier du processus de répartition et aux informations comptables à soumettre à l'organisme de contrôle. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de 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.
- (81) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽¹⁾.
- (82) La Commission ne devrait pas adopter les actes d'exécution relatifs à l'objet principal des services ferroviaires, à l'évaluation de l'impact des nouveaux services internationaux sur l'équilibre économique des contrats de service public, aux redevances perçues auprès des entreprises ferroviaires fournissant des services de transport de passagers, à l'accès aux services à fournir dans les installations de service essentielles, aux modalités de la procédure à suivre pour obtenir une licence, aux modalités de calcul du coût direct pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit et pour la mise en place de la différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS ainsi qu'aux principes et pratiques communs pour la prise de décision par les organismes de contrôle, lorsque le comité institué en vertu de la présente directive ne rend pas d'avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (83) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir favoriser le développement des chemins de fer de l'Union, établir de grands principes en matière d'octroi de licences aux entreprises ferroviaires et coordonner les systèmes des États membres régissant la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de ladite infrastructure, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres compte tenu de la dimension manifestement internationale de l'octroi de ces licences et du fonctionnement d'éléments importants des réseaux ferroviaires et compte tenu de la nécessité d'assurer des conditions d'accès équitables et non discriminatoires à l'infrastructure et peuvent donc, en raison de leurs aspects transnationaux, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (84) L'obligation de transposer la présente directive en droit national devrait être limitée aux dispositions qui constituent une modification de fond par rapport aux directives précédentes. L'obligation de transposer les dispositions de la présente directive, inchangées quant au fond en comparaison des directives précédentes, résulte desdites directives.

⁽¹⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

- (85) Si un État membre n'a pas de système ferroviaire et n'envisage pas d'en avoir dans l'immédiat, l'obligation qui lui serait faite de transposer et de mettre en œuvre les chapitres II et IV de la présente directive aurait un caractère disproportionné et inutile. Par conséquent, un État membre dans cette situation devrait être exempté de cette obligation.
- (86) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ⁽¹⁾, les États membres se sont engagés à accompagner, dans les cas où cela se justifie, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur considère que la transmission de tels documents se justifie.
- (87) La présente directive ne préjuge pas les délais indiqués à l'annexe IX, partie B, dans lesquels les États membres sont tenus de se conformer aux directives précédentes,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit:
- les règles applicables à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires qui sont établies ou s'établiront dans un État membre, telles qu'énoncées au chapitre II;
 - les critères applicables à la délivrance, à la prorogation ou à la modification, par un État membre, des licences destinées aux entreprises ferroviaires qui sont établies ou qui s'établiront dans l'Union, tels qu'exposés au chapitre III;
 - les principes et les procédures applicables à la fixation et à la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à la répartition des capacités de cette infrastructure, tels qu'exposés au chapitre IV.
2. La présente directive s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux.

Article 2

Exclusions du champ d'application

1. Le chapitre II ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires qui n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.

Nonobstant le premier alinéa, lorsqu'une telle entreprise ferroviaire est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise ou d'une autre entité qui assure ou intègre des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, les articles 4 et 5 sont applicables. L'article 6 s'applique également à une telle entreprise ferroviaire en ce qui concerne sa relation avec l'entreprise ou l'entité qui la contrôle directement ou indirectement.

2. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre III:

- les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales et régionales autonomes;
- les entreprises qui exploitent uniquement des services ferroviaires urbains ou suburbains de transport de voyageurs;
- les entreprises qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire;
- les entreprises qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée qui n'existe que pour les activités de fret du propriétaire de l'infrastructure.

3. Les États membres peuvent exclure du champ d'application des articles 7, 8, et 13, et du chapitre IV:

- les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés à des services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire;
- les réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services urbains et suburbains de transport ferroviaire de voyageurs;
- les réseaux régionaux qui ne sont utilisés, pour des services de fret régionaux, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne relève pas du paragraphe 1 jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité dudit réseau;
- les infrastructures ferroviaires privées réservées au seul usage de leur propriétaire pour ses propres activités de fret.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 8, paragraphe 3, les infrastructures ferroviaires locales et régionales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire, et du champ d'application du chapitre IV les infrastructures ferroviaires locales qui ne revêtent pas une importance stratégique pour le fonctionnement du marché ferroviaire. Les États membres notifient à la Commission leur intention d'exclure ce type d'infrastructures ferroviaires. Selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, la Commission décide si l'infrastructure ferroviaire en question peut être considérée comme étant dépourvue d'importance stratégique, compte tenu de la longueur des lignes ferroviaires concernées, de leur degré d'utilisation et du volume du trafic qui pourrait être affecté.

⁽¹⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

5. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de l'article 31, paragraphe 5, les véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers, circulant sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union.

6. Les États membres peuvent fixer, en ce qui concerne le calendrier pour la répartition des capacités, des périodes et des délais différents de ceux visés à l'article 43, paragraphe 2, à l'annexe VI, point 2 b), et à l'annexe VII, points 3, 4 et 5, si l'établissement de sillons internationaux en coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union a un effet important sur le calendrier de répartition des capacités en général.

7. Lorsque c'est nécessaire pour assurer une concurrence équitable, les États membres peuvent décider de publier avec d'autres instruments et délais que ceux qui sont prévus à l'article 29, paragraphe 1, le cadre et les règles de tarification applicables spécifiquement aux services de fret international en provenance de pays tiers et vers ceux-ci et qui sont opérés sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union.

8. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre IV l'infrastructure ferroviaire ayant un écartement des voies différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union et reliant les gares frontières d'un État membre au territoire d'un pays tiers.

9. La présente directive ne s'applique pas, à l'exception de l'article 6, paragraphes 1 et 4, et des articles 10, 11, 12 et 28, aux entreprises dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navette pour véhicules routiers à travers les tunnels sous-marins ou aux opérations de transport sous forme de services de navette pour véhicules routiers à travers ces tunnels.

10. Les États membres peuvent exclure du champ d'application du chapitre II, à l'exception de l'article 14, et du chapitre IV tout service ferroviaire effectué en transit dans l'Union.

11. Les États membres peuvent exclure de l'application de l'article 32, paragraphe 4, les trains non équipés du système ETCS (European Train Control System) et utilisés pour les services régionaux de transport de passagers qui ont été mis en service pour la première fois avant 1985.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente directive, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

2) «gestionnaire de l'infrastructure», toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises;

3) «infrastructure ferroviaire», l'ensemble des éléments visés à l'annexe I;

4) «service de fret international», un service de transport dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et destinations différentes, à condition que tous les wagons franchissent au moins une frontière;

5) «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;

6) «services urbains et suburbains», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'un centre urbain ou d'une agglomération, y compris d'une agglomération transfrontalière, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;

7) «services régionaux», les services de transport dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transports d'une région, y compris d'une région transfrontalière;

8) «transit», la traversée du territoire de l'Union sans chargement ni déchargement de marchandises et/ou sans prise en charge ni dépose de voyageurs sur ce territoire;

9) «itinéraire de substitution», un autre itinéraire entre la même origine et la même destination, l'entreprise ferroviaire pouvant substituer un itinéraire à l'autre pour exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

10) «alternative viable», l'accès à une autre installation de service économiquement acceptable pour l'entreprise ferroviaire et lui permettant d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné;

11) «installation de service», l'installation, y compris les terrains, bâtiments et équipements qui ont été spécialement aménagés, en totalité ou en partie, pour permettre la fourniture d'un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;

- 12) «exploitant d'installation de service», toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4;
- 13) «accord transfrontalier», tout accord entre deux ou plusieurs États membres ou entre des États membres et des pays tiers destiné à faciliter la fourniture de services ferroviaires transfrontaliers;
- 14) «licence», une autorisation accordée par l'autorité responsable des licences à une entreprise à laquelle la qualité de fournisseur de services de transport ferroviaire en tant qu'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services;
- 15) «autorité responsable des licences», l'entité chargée de délivrer les licences dans un État membre;
- 16) «accord contractuel», un contrat ou, mutatis mutandis, des dispositions s'inscrivant dans le cadre de procédures administratives;
- 17) «bénéfice raisonnable», un taux de rémunération du capital propre qui prend en compte le risque, y compris celui pesant sur les recettes, ou l'absence de risque, encouru par l'exploitant de l'installation de service et qui est conforme au taux moyen constaté dans le secteur concerné au cours des dernières années;
- 18) «répartition», l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 19) «candidat», toute entreprise ferroviaire, tout regroupement international d'entreprises ferroviaires ou d'autres personnes physiques ou morales ou entités, par exemple les autorités compétentes visées dans le règlement (CE) n° 1370/2007 et les chargeurs, les transitaires et les opérateurs de transports combinés ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure;
- 20) «infrastructure saturée», un élément de l'infrastructure pour lequel les demandes de capacités de l'infrastructure ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités;
- 21) «plan de renforcement des capacités», une mesure ou une série de mesures, assorties d'un calendrier de mise en œuvre, visant à réduire les contraintes en matière de capacités qui ont entraîné la déclaration d'un élément de l'infrastructure comme «infrastructure saturée»;
- 22) «coordination», la procédure mise en œuvre par le gestionnaire de l'infrastructure et les candidats afin de rechercher une solution en cas de demandes concurrentes de capacités de l'infrastructure;
- 23) «accord-cadre», un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service;
- 24) «capacité(s) de l'infrastructure», la possibilité de programmer des sillons sollicités pour un élément de l'infrastructure pendant une certaine période;
- 25) «réseau», l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire gérée par un gestionnaire de l'infrastructure;
- 26) «document de référence du réseau», le document précisant, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités, y compris toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure;
- 27) «sillon», la capacité de l'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée;
- 28) «horaire de service», les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel roulant, sur l'infrastructure concernée, pendant la période de validité de cet horaire.
- 29) «voies de garage», les voies spécifiquement réservées au stationnement temporaire des véhicules ferroviaires entre deux missions;
- 30) «service de maintenance lourde», les travaux qui ne sont pas effectués de manière régulière et dans le cadre des activités quotidiennes, et qui impliquent que le véhicule soit retiré du service.

CHAPITRE II

DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER DE L'UNION

SECTION 1

Indépendance de gestion

Article 4

Indépendance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

1. Les États membres assurent qu'en matière d'organisation, de gestion et de contrôle administratif, économique et comptable interne, les entreprises ferroviaires directement ou indirectement détenues ou contrôlées par les États membres sont dotées d'un statut d'indépendance selon lequel elles disposeront notamment d'un patrimoine, d'un budget et d'une comptabilité séparés de ceux des États.

2. Tout en respectant le cadre de tarification et de répartition et les règles spécifiques établies par les États membres, le gestionnaire de l'infrastructure est responsable de son organisation, de sa gestion et de son contrôle interne.

Article 5

Gestion des entreprises ferroviaires selon des principes commerciaux

1. Les États membres permettent aux entreprises ferroviaires d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction, en vue de fournir des prestations efficaces et appropriées au moindre coût possible pour la qualité de service requise.

Les entreprises ferroviaires sont gérées selon les principes qui s'appliquent aux sociétés commerciales, quel que soit leur propriétaire. Cette règle s'applique également aux obligations de service public qui leur sont imposées par l'État membre et aux contrats de service public qu'elles concluent avec les autorités compétentes de l'État.

2. Les entreprises ferroviaires arrêtent leurs plans d'entreprise, y compris les plans d'investissement et de financement. Ces plans sont conçus en vue d'atteindre l'équilibre financier des entreprises et de réaliser les autres objectifs de gestion technique, commerciale et financière; ils mentionnent en outre les moyens permettant d'atteindre ces objectifs.

3. Eu égard aux lignes directrices de politique générale arrêtées par chaque État membre et compte tenu des plans ou contrats nationaux (éventuellement pluriannuels), y compris les plans d'investissement et de financement, les entreprises ferroviaires sont en particulier libres:

- a) de définir leur organisation interne, sans préjudice des dispositions des articles 7, 29 et 39;
- b) de contrôler la fourniture et la commercialisation des services et d'en fixer la tarification;
- c) de prendre les décisions concernant le personnel, les actifs et les achats propres;
- d) de développer leur part de marché, de créer de nouvelles technologies et de nouveaux services et d'adopter toute technique innovatrice de gestion;
- e) de lancer de nouvelles activités dans des domaines associés à l'activité ferroviaire.

Le présent paragraphe est sans préjudice du règlement (CE) n° 1370/2007.

4. Nonobstant le paragraphe 3, les actionnaires d'entreprises ferroviaires détenues ou contrôlées par l'État peuvent exiger leur approbation préalable pour les principales décisions relatives à la gestion de l'entreprise, à l'instar des actionnaires de sociétés anonymes privées, en application du droit des sociétés des États membres. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des compétences des organes de surveillance prévus

par le droit des sociétés des États membres en ce qui concerne la nomination des membres du conseil d'administration.

SECTION 2

Séparation entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport et entre les différents types d'activité de transport

Article 6

Séparation comptable

1. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture de services de transport par des entreprises ferroviaires et, d'autre part, les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les aides publiques versées à l'une de ces deux activités ne sont pas transférées à l'autre.

2. Les États membres peuvent, en outre, prévoir que cette séparation suppose la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport est assurée par des entités distinctes.

3. Les États membres veillent à ce que des comptes de profits et pertes et des bilans distincts soient tenus et publiés pour, d'une part, les activités relatives à la fourniture des services de transport ferroviaire de fret et, d'autre part, les activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs. Les fonds publics versés pour des activités relatives à la fourniture de services de transport au titre des missions de service public figurent séparément, conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 1370/2007, dans les comptes correspondants et ne sont pas transférés aux activités relatives à la fourniture d'autres services de transport ou à toute autre activité.

4. Les comptes relatifs aux différents domaines d'activité visés aux paragraphes 1 et 3 sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'un domaine d'activité à un autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure et des excédents dégagés d'autres activités commerciales.

Article 7

Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres veillent à ce que les fonctions essentielles en vue de garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure soient confiées à des entités ou entreprises qui ne sont pas elles-mêmes fournisseurs de services de transport ferroviaire. Quelles que soient les structures organisationnelles, cet objectif est atteint d'une manière probante.

Les fonctions essentielles sont:

- a) l'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité, ainsi que l'attribution de sillons individuels; et

- b) l'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances, sans préjudice de l'article 29, paragraphe 1.

Les États membres peuvent toutefois confier aux entreprises ferroviaires ou à toute autre entité la responsabilité de contribuer au développement de l'infrastructure ferroviaire, par exemple par l'investissement, l'entretien et le financement.

2. Si le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas indépendant des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel ou décisionnel, les fonctions visées au chapitre IV, sections 2 et 3, sont assumées respectivement par un organisme de tarification et par un organisme de répartition qui sont indépendants des entreprises ferroviaires sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel.

3. Lorsqu'elles portent sur des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure, les dispositions du chapitre IV, sections 2 et 3, s'entendent comme s'appliquant à l'organisme de tarification ou à l'organisme de répartition pour leurs compétences respectives.

SECTION 3

Assainissement de la situation financière

Article 8

Financement du gestionnaire de l'infrastructure

1. Les États membres développent l'infrastructure ferroviaire nationale en tenant compte, le cas échéant, des besoins généraux de l'Union, y compris celui de coopérer avec les pays tiers voisins. Ils publient à cette fin, au plus tard le 16 décembre 2014, après consultation des parties intéressées, une stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visant à répondre aux futurs besoins de mobilité en termes d'entretien, de renouvellement et de développement de l'infrastructure et reposant sur un financement durable du système ferroviaire. Cette stratégie couvre une période d'au moins cinq ans et est reconductible.

2. Dans le respect des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres peuvent en outre accorder au gestionnaire de l'infrastructure un financement compatible avec ses fonctions visées à l'article 3, point 2, la dimension de l'infrastructure et les besoins financiers, notamment pour couvrir des investissements nouveaux. Les États membres peuvent décider de financer ces investissements par des moyens autres que le financement direct par l'État. En tout état de cause, les États membres se conforment aux exigences visées au paragraphe 4 du présent article.

3. Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'État membre concerné, et compte tenu de la stratégie visée au paragraphe 1 et du financement accordé par l'État membre visé au paragraphe 2, le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objec-

tifs. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que les candidats connus et, sur demande, les candidats potentiels aient accès aux informations pertinentes et aient la possibilité d'exprimer leur avis sur le contenu du plan d'entreprise pour ce qui est des conditions d'accès et d'utilisation, de la nature, de la mise à disposition et du développement de l'infrastructure avant son approbation par le gestionnaire de l'infrastructure.

4. Les États membres veillent à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

Sans préjudice d'un objectif éventuel, à long terme, de couvrir par l'utilisateur des coûts d'infrastructure pour tous les modes de transport sur la base d'une concurrence intermodale équitable et non discriminatoire, lorsque le transport ferroviaire est en mesure de concurrencer d'autres modes, un État membre peut, à l'intérieur du cadre de tarification défini aux articles 31 et 32, exiger du gestionnaire de l'infrastructure qu'il équilibre ses comptes sans apport financier de l'État.

Article 9

Allègement de dette transparent

1. Sans préjudice des règles de l'Union sur les aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et qui réalise l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. Aux fins visées au paragraphe 1, les États membres peuvent exiger que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises ferroviaires, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés tous les emprunts de l'entreprise ferroviaire contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, jusqu'au moment de l'extinction de ces emprunts. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent uniquement aux dettes ou intérêts dus sur les dettes contractées par les entreprises ferroviaires publiques avant la date d'ouverture du marché pour l'ensemble ou une partie des services de transport ferroviaire dans l'État membre concerné et, en tout cas, au plus tard le 15 mars 2001 ou avant la date d'adhésion à l'Union dans le cas des États membres ayant adhéré à l'Union après cette date.

SECTION 4

Accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires

Article 10

Conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire

1. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès, à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire de tous les États membres aux fins de l'exploitation de tout type de services de fret ferroviaire. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les ports de navigation maritime et intérieure et les autres installations de service visées à l'annexe II, point 2, et à l'infrastructure desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

2. Les entreprises ferroviaires se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire 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. Ce droit concerne également l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service visées à l'annexe II, point 2.

3. À la demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle pertinents visés à l'article 55 de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des États membres différents.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3

Article 11

Limitation du droit d'accès et du droit de prendre et déposer des voyageurs

1. Les États membres peuvent limiter le droit d'accès visé à l'article 10 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 au droit de l'Union. 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.

2. C'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents visés à l'article 55 qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service

public en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés, après une demande:

- a) de l'autorité ou des autorités compétentes qui ont attribué le contrat de service public;
- b) de toute autre autorité compétente concernée qui aurait le droit de limiter l'accès en vertu du présent article;
- c) du gestionnaire de l'infrastructure;
- d) 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 compétents les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies par ces parties et, le cas échéant, sollicite toute information utile à toutes les parties concernées et lance des consultations avec celles-ci. L'organisme de contrôle consulte toutes les parties concernées s'il y a lieu et les informe de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes.

3. L'organisme de contrôle motive sa décision et précise le délai et les conditions dans lesquels les entités suivantes peuvent demander le réexamen de la décision:

- a) l'autorité ou les autorités compétentes concernées;
- b) le gestionnaire de l'infrastructure;
- c) l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public;
- d) l'entreprise ferroviaire demandant l'accès.

4. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte, au plus tard le 16 décembre 2016, des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

5. 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 4 décembre 2007 selon une procédure de mise en concurrence équitable et conformément aux principes pertinents du droit de l'Union. Cette limitation peut être maintenue pour la durée initiale du contrat ou une durée de quinze ans, la période la plus courte étant retenue.

6. Les États membres veillent à ce que les décisions visées aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 soient soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 12

Prélèvement d'une redevance auprès des entreprises ferroviaires fournissant des services de voyageurs

1. Sans préjudice de l'article 11, paragraphe 2, les États membres peuvent, dans les conditions prévues au présent article, autoriser l'autorité chargée du transport de voyageurs par chemin de fer à prélever, auprès des entreprises ferroviaires assurant des services de voyageurs, une redevance sur l'exploitation de lignes qui relèvent de la compétence de cette autorité et qui sont effectuées entre deux gares de l'État membre en question.

Dans ce cas, les entreprises ferroviaires assurant des services nationaux ou internationaux de transport de voyageurs sont soumises au même prélèvement sur l'exploitation des lignes qui relèvent de la compétence de cette autorité.

2. La redevance est destinée à compenser les obligations de service public de l'autorité dans le cadre de contrats de service public attribués conformément au droit de l'Union. Le montant obtenu au titre d'une telle redevance et payé en guise de compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public concernées, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

3. La redevance est prélevée conformément au droit de l'Union et respecte en particulier les principes d'équité, de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité, notamment entre le prix moyen du service au voyageur et le niveau de la redevance. La totalité des redevances prélevées en application du présent paragraphe ne doit pas porter atteinte à la viabilité économique du service de transport ferroviaire de voyageurs sur lequel elles sont prélevées.

4. 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.

5. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission adopte des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 13

Conditions d'accès aux services

1. Les gestionnaires de l'infrastructure fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, l'ensemble des prestations minimales établies à l'annexe II, point 1.

2. Les exploitants d'installations de service fournissent à toutes les entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, un accès, y compris aux voies d'accès, aux infrastructures visées à l'annexe II, point 2, et aux services offerts dans ces infrastructures.

3. Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service visées à l'annexe II, point 2, a), b), c), d), g) et i), et de la fourniture de services dans ces installations lorsque l'exploitant d'une telle installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'une entité ou entreprise qui est également active et occupe une position dominante sur des marchés nationaux de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cette entité ou entreprise. Cette indépendance n'implique pas obligatoirement l'établissement d'une entité juridique distincte pour ces installations de service et peut être réalisée par la mise en place de divisions distinctes au sein d'une même entité juridique.

Pour toutes les installations de service visées à l'annexe II, point 2, l'exploitant et l'entité ou l'entreprise disposent de comptes séparés, y compris des bilans séparés et des comptes séparés de profits et pertes.

Lorsque l'exploitation de l'installation de service est assurée par un gestionnaire de l'infrastructure ou que l'exploitant de l'installation de service est sous le contrôle direct ou indirect d'un gestionnaire de l'infrastructure, le respect des exigences visées dans le présent paragraphe est réputé être démontré par le respect des exigences visées à l'article 7.

4. Les demandes d'accès à l'installation de service, et de fourniture de services dans ladite installation visée à l'annexe II, point 2, introduites par les entreprises ferroviaires sont traitées dans un délai raisonnable fixé par l'organisme de contrôle visé à l'article 55. De telles demandes ne peuvent être refusées que s'il existe des alternatives viables permettant aux entreprises ferroviaires d'exploiter le service de fret ou de transport de voyageurs concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables. Cela n'oblige pas l'exploitant de l'installation de service à investir dans les ressources ou les installations pour répondre à toutes les demandes introduites par les entreprises ferroviaires.

Lorsque les demandes introduites par les entreprises ferroviaires concernent l'accès à une installation de service et la fourniture de services dans une installation de service gérée par un exploitant d'installation de service visé au paragraphe 3, cet exploitant justifie par écrit toute décision de refus et indique les alternatives viables dans d'autres installations.

5. En cas de conflit entre différentes demandes, un exploitant d'installation de service visée à l'annexe II, point 2, tente de répondre à toutes les demandes dans la mesure du possible. Si aucune alternative viable n'existe et qu'il est impossible de répondre à toutes les demandes de capacités pour l'installation concernée sur la base des besoins avérés, le candidat peut introduire une plainte auprès de l'organisme de contrôle visé à l'article 55, qui examine le dossier et prend des mesures, le cas échéant, pour qu'une partie adéquate de la capacité soit dévolue à ce candidat.

6. Si une installation de service visée à l'annexe II, point 2, n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si des entreprises ferroviaires se sont déclarées intéressées par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation, sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire.

7. Si l'exploitant de l'installation de service fournit l'un des services visés à l'annexe II, point 3, en tant que prestations complémentaires, il les fournit de manière non discriminatoire à toute entreprise ferroviaire qui en fait la demande.

8. Les entreprises ferroviaires peuvent demander en sus, en tant que prestation connexe, au gestionnaire de l'infrastructure ou à d'autres exploitants d'installations de service, une prestation visée à l'annexe II, point 4. L'exploitant d'installations de service n'est pas tenu de fournir ces prestations connexes. Lorsque l'exploitant de l'installation de service décide de proposer à d'autres l'une de ces prestations, il les fournit sur demande aux entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire.

9. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et les exploitants d'installation de service, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'accès aux services à fournir dans les installations de service visées à l'annexe II, points 2 à 4. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

SECTION 5

Accords transfrontaliers

Article 14

Principes généraux des accords transfrontaliers

1. Les États membres veillent à ce que les dispositions d'un accord transfrontalier ne fassent pas de discriminations entre

des entreprises ferroviaires ou ne restreignent pas la liberté des entreprises ferroviaires d'exploiter des services transfrontaliers.

2. Les États membres notifient à la Commission tout accord transfrontalier, au plus tard le 16 juin 2013, pour les accords conclus avant cette date et avant leur conclusion pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre États membres. La Commission statue sur la conformité de ces accords avec le droit de l'Union dans les neuf mois suivant leur notification pour les accords conclus avant le 15 décembre 2012 et dans les quatre mois suivant leur notification pour les nouveaux accords ou les accords révisés entre États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

3. Sans préjudice de la répartition des compétences entre l'Union et les États membres, conformément au droit de l'Union, les États membres notifient à la Commission leur intention d'engager des négociations sur de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés entre des États membres et des pays tiers ainsi que de conclure ces accords.

4. Si, dans les deux mois suivant la réception de la notification de l'intention d'un État membre d'engager des négociations visée au paragraphe 2, la Commission conclut que les négociations sont susceptibles de compromettre les objectifs des négociations que l'Union mène avec les pays tiers concernés et/ou de déboucher sur un accord contraire au droit de l'Union, elle en informe l'État membre.

Les États membres tiennent la Commission régulièrement informée de ces négociations et, le cas échéant, l'invitent à y participer en qualité d'observateur.

5. Les États membres sont autorisés à appliquer provisoirement et/ou à conclure de nouveaux accords transfrontaliers ou des accords transfrontaliers révisés avec des pays tiers, à condition qu'ils soient compatibles avec le droit de l'Union et ne portent pas atteinte aux objectifs de la politique de transports de l'Union. La Commission adopte ces décisions d'autorisation. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2.

SECTION 6

Missions de surveillance de la Commission

Article 15

Champ d'application de la surveillance du marché

1. La Commission prend les mesures nécessaires en vue d'examiner les conditions techniques et économiques ainsi que l'évolution du marché des transports ferroviaires de l'Union.

2. Dans ce cadre, la Commission associe étroitement à ses travaux des représentants des États membres, y compris des représentants des organismes de contrôle visés à l'article 55, et des représentants des secteurs concernés, y compris, s'il y a lieu, les partenaires sociaux du secteur ferroviaire, des usagers et des représentants des autorités locales et régionales, afin que ceux-ci soient en mesure de mieux suivre le développement du secteur ferroviaire et l'évolution du marché, de procéder à l'évaluation de l'effet des mesures adoptées et d'analyser l'impact des mesures envisagées par la Commission. Le cas échéant, la Commission associe également l'Agence ferroviaire européenne, conformément à ses fonctions définies dans le règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne (règlement instituant une Agence) ⁽¹⁾.

3. La Commission surveille l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur du rail, en particulier la tarification de l'infrastructure, la répartition des capacités, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix, la qualité des services de transport ferroviaire et des services de transport ferroviaire couverts par des contrats de service public, le système d'octroi de licences et le degré d'ouverture du marché et d'harmonisation entre États membres, l'évolution de l'emploi et des conditions sociales dans le secteur du rail. Ces activités de contrôle sont sans préjudice des activités similaires dans les États membres et du rôle des partenaires sociaux.

4. La Commission fait tous les deux ans rapport au Parlement européen et au Conseil sur:

- a) l'évolution du marché intérieur concernant les services ferroviaires et les services à fournir aux entreprises ferroviaires, visés à l'annexe II;
- b) les conditions-cadres visées au paragraphe 3, y compris pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer;
- c) l'état du réseau ferroviaire de l'Union;
- d) l'utilisation des droits d'accès;
- e) les obstacles à une plus grande efficacité des services ferroviaires;
- f) les insuffisances des infrastructures;
- g) la nécessité d'une législation.

5. Aux fins de la surveillance du marché exercée par la Commission, les États membres, tout en respectant le rôle des partenaires sociaux, transmettent annuellement à la Commission les informations nécessaires sur l'utilisation des réseaux et l'évolution des conditions-cadres dans le secteur ferroviaire.

6. La Commission peut adopter des mesures visant à assurer la cohérence des obligations d'information des États membres. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3

CHAPITRE III

LICENCES DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

SECTION 1

Autorité responsable de la délivrance des licences

Article 16

Autorité responsable de la délivrance des licences

Chaque État membre désigne l'autorité responsable de la délivrance des licences et de l'exécution des obligations découlant du présent chapitre.

L'autorité responsable de la délivrance des licences n'effectue elle-même aucune prestation de services de transport ferroviaire et est indépendante de toute entreprise ou entité qui l'effectue.

SECTION 2

Conditions d'obtention d'une licence

Article 17

Exigences générales

1. Une entreprise a le droit de demander une licence dans l'État membre où elle est établie.
2. Les États membres n'accordent pas de licences ou ne prorogent pas leur validité lorsqu'il n'est pas satisfait aux exigences énoncées au présent chapitre.
3. Toute entreprise qui satisfait aux exigences du présent chapitre est autorisée à recevoir une licence.
4. Aucune entreprise n'est autorisée à effectuer des services de transport ferroviaire entrant dans le champ d'application du présent chapitre si elle ne possède pas la licence appropriée au type de services en question.

Toutefois, cette licence ne donne pas droit, par elle-même, à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

5. La Commission adopte des mesures détaillant l'utilisation d'un modèle commun de licence et, si nécessaire pour assurer une concurrence équitable et efficace sur les marchés du transport ferroviaire, des mesures détaillant la procédure à suivre pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 18

Conditions d'obtention d'une licence

Une entreprise qui demande une licence doit être en mesure de démontrer aux autorités responsables des licences dans l'État membre concerné, dès avant le début de ses activités, qu'elle pourra à tout moment répondre à certaines exigences en matière d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi que de couverture de sa responsabilité civile, visées aux articles 19 à 22.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

À cet effet, toute entreprise qui demande une licence doit fournir tous les renseignements utiles.

Article 19

Exigences en matière d'honorabilité

Les États membres définissent les conditions dans lesquelles les exigences en matière d'honorabilité sont satisfaites de façon à garantir que l'entreprise qui demande une licence ou les personnes responsables de sa gestion:

- a) n'ont pas fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial;
- b) n'ont pas fait l'objet d'une procédure de faillite;
- c) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves énoncées dans la législation spécifique applicable au transport;
- d) n'ont pas été condamnées pour des infractions graves ou répétées à des obligations découlant du droit social ou du droit du travail, y compris des obligations au titre de la législation en matière de sécurité et de santé au travail, ni à des obligations découlant de la réglementation douanière dans le cas d'une société désirant se livrer à des activités transfrontalières de fret soumises à des procédures douanières.

Article 20

Exigences en matière de capacité financière

1. Les exigences en matière de capacité financière sont satisfaites lorsque l'entreprise qui demande une licence peut apporter la preuve qu'elle pourra faire face à ses obligations réelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes, pour une période de douze mois.
2. L'autorité responsable des licences examine la capacité financière, notamment sur la base des comptes annuels de l'entreprise ferroviaire ou, pour les entreprises qui demandent une licence et ne sont pas en mesure de présenter ces comptes, sur la base du bilan annuel. Chaque entreprise qui demande une licence fournit au moins les informations indiquées à l'annexe III.
3. L'autorité responsable des licences considère qu'une entreprise qui demande une licence ne présente pas la capacité financière requise lorsque des arriérés considérables ou récurrents d'impôts ou de cotisations sociales sont dus pour l'activité de l'entreprise.
4. L'autorité responsable des licences peut exiger la présentation d'un rapport d'expertise et de documents appropriés établis par une banque, une caisse d'épargne publique, un expert comptable ou un commissaire aux comptes. Ces documents comportent les informations indiquées à l'annexe III.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe III. Ainsi, l'annexe III peut être modifiée pour préciser les informations que doivent fournir les entreprises qui demandent une licence ou les compléter à la lumière de l'expérience acquise par les autorités responsables des licences ou de l'évolution du marché du transport ferroviaire.

Article 21

Exigences en matière de capacité professionnelle

Les exigences en matière de capacité professionnelle sont satisfaites lorsqu'une entreprise qui demande une licence peut démontrer qu'elle a ou aura une organisation de gestion qui possède les connaissances ou l'expérience nécessaires pour exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces en ce qui concerne le type d'opérations spécifiées dans la licence.

Article 22

Exigences en matière de couverture de la responsabilité civile

Sans préjudice des règles de l'Union en matière d'aides d'État et conformément aux articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, une entreprise ferroviaire est suffisamment assurée ou dispose de garanties suffisantes dans des conditions de marché pour couvrir, en application des législations nationales et internationales, sa responsabilité civile en cas d'accident, notamment en ce qui concerne les passagers, les bagages, le fret, le courrier et les tiers. Nonobstant cette obligation, peuvent être pris en compte les spécificités et le profil de risque des différents types de services, notamment des services ferroviaires à finalité historique ou culturelle.

SECTION 3

Validité de la licence

Article 23

Validité spatiale et temporelle

1. La validité de la licence s'étend à l'ensemble du territoire de l'Union.
2. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par le présent chapitre. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen a lieu au moins tous les cinq ans.
3. Des dispositions spécifiques concernant la suspension ou le retrait d'une licence peuvent être incluses dans la licence elle-même.

Article 24

Licence temporaire, approbation, suspension et révocation

1. L'autorité responsable des licences peut, s'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences du présent chapitre, et notamment de celles de l'article 18, par une entreprise ferroviaire à laquelle elle a délivré une licence, vérifier à tout moment si ces exigences sont respectées.

L'autorité responsable des licences suspend ou retire la licence si elle constate que l'entreprise ferroviaire ne satisfait plus aux exigences.

2. Lorsque l'autorité responsable des licences d'un État membre constate qu'il existe un doute sérieux quant au respect des exigences définies dans le présent chapitre par une entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée une licence par l'autorité d'un autre État membre, elle en informe sans délai cette autorité.

3. Nonobstant le paragraphe 1, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. La licence temporaire n'est toutefois valable que pendant une période maximale de six mois à compter de la date d'octroi de la licence.

4. Lorsqu'une entreprise ferroviaire a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités dans les six mois suivant la délivrance d'une licence, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence fait l'objet d'une nouvelle demande d'agrément ou est suspendue.

Dans le cas de démarrage d'activité, l'entreprise ferroviaire peut demander qu'un délai plus long soit fixé en tenant compte de la spécificité des services fournis.

5. En cas de modification affectant la situation juridique d'une entreprise ferroviaire, notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle, l'autorité responsable des licences peut décider que la licence doit faire l'objet d'une nouvelle demande d'agrément. L'entreprise ferroviaire en cause peut poursuivre ses activités, à moins que l'autorité responsable des licences ne décide que la sécurité est compromise. Dans ce cas, la décision doit être motivée.

6. Si une entreprise ferroviaire envisage de modifier ou d'étendre ses activités de manière significative, la licence doit être soumise à l'autorité responsable des licences en vue d'un réexamen.

7. Lorsqu'une procédure en insolvabilité ou toute autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'une entreprise ferroviaire, l'autorité responsable des licences ne l'autorise pas à conserver sa licence si elle est convaincue qu'il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

8. Lorsque l'autorité responsable des licences délivre, suspend, retire ou modifie une licence, elle en informe immédiatement l'Agence ferroviaire européenne. L'Agence ferroviaire européenne informe aussitôt les autorités responsables des licences des autres États membres.

Article 25

Procédure de délivrance des licences

1. Les procédures de délivrance des licences sont rendues publiques par l'État membre concerné, qui en informe la Commission.

2. L'autorité responsable des licences statue sur la demande de délivrance le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après la date à laquelle les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe III, lui ont été présentées. L'autorité responsable des licences prend en compte toutes les informations disponibles. Elle communique, sans délai, sa décision à l'entreprise qui a demandé la licence. Tout refus doit être motivé.

3. Les États membres veillent à ce que les décisions de l'autorité responsable des licences soient soumises à un contrôle juridictionnel.

CHAPITRE IV

TARIFICATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET RÉPARTITION DES CAPACITÉS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

SECTION 1

Principes généraux

Article 26

Utilisation efficace des capacités de l'infrastructure

Les États membres veillent à ce que les systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire respectent les principes énoncés dans la présente directive et permettent ainsi au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale.

Article 27

Document de référence du réseau

1. Le gestionnaire de l'infrastructure établit et publie, après consultation des parties intéressées, un document de référence du réseau pouvant être obtenu contre paiement d'un droit qui ne peut être supérieur au coût de publication de ce document. Le document de référence du réseau est publié dans au moins deux langues officielles de l'Union. Son contenu est mis gratuitement à disposition sous forme électronique sur le portail internet du gestionnaire de l'infrastructure et accessible par un portail internet commun. Ce portail internet est mis en place par les gestionnaires de l'infrastructure dans le cadre de leur coopération conformément aux articles 37 et 40.

2. Le document de référence du réseau expose les caractéristiques de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et contient des informations précisant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire concernée. Le document de référence du réseau contient également des informations précisant les conditions d'accès aux installations de service reliées au réseau du gestionnaire de l'infrastructure et la fourniture de services dans ces installations, ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique. Le contenu du document de référence du réseau est défini à l'annexe IV.

3. Le document de référence du réseau est tenu à jour et, le cas échéant, modifié.

4. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure.

Article 28

Accords entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure

Toute entreprise ferroviaire assurant des services de transport ferroviaire conclut les accords de droit public ou privé requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée. Les conditions régissant ces accords doivent être non discriminatoires et transparentes, conformément à la présente directive.

SECTION 2

Tarification de l'infrastructure et des services

Article 29

Établissement et recouvrement des redevances

1. Les États membres mettent en place un cadre pour la tarification, tout en respectant l'indépendance de gestion prévue à l'article 4.

Sous réserve de cette condition, les États membres établissent également des règles de tarification spécifiques ou délèguent ce pouvoir au gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les documents de référence du réseau contiennent le cadre de tarification et les règles de tarification ou renvoient à un site internet sur lequel le cadre de tarification et les règles de tarification sont publiés.

Le gestionnaire de l'infrastructure détermine et perçoit la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure conformément au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

Sans préjudice de l'indépendance de gestion prévue à l'article 4 et pour autant que ce droit ait été directement conféré par le droit constitutionnel avant 15 décembre 2010, le Parlement national peut avoir le droit d'examiner et, au besoin, de revoir le niveau des tarifs fixés par le gestionnaire de l'infrastructure. Un tel réexamen assure que les redevances sont conformes à la présente directive ainsi qu'au cadre de tarification et aux règles de tarification établis.

2. Sauf en cas d'arrangements particuliers en application de l'article 32, paragraphe 3, le gestionnaire de l'infrastructure veille à ce que le système de tarification en vigueur soit fondé sur les mêmes principes sur l'ensemble de son réseau.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'assure que le système de tarification est appliqué de telle manière que les différentes entreprises ferroviaires effectuant des prestations de service de nature équivalente sur une partie similaire du marché soient soumises à des redevances équivalentes et non discriminatoires et que les redevances effectivement appliquées soient conformes aux règles définies dans le document de référence du réseau.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations que lui communiquent les candidats.

Article 30

Coût de l'infrastructure et comptabilité

1. Le gestionnaire de l'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service de l'infrastructure, est encouragé par des mesures d'incitation à réduire les coûts de fourniture de l'infrastructure et le niveau des redevances d'accès.

2. Sans préjudice de leur compétence en matière de planification et de financement de l'infrastructure et du principe

budgétaire d'annualité, le cas échéant, les États membres veillent à ce qu'un contrat respectant les principes de base et paramètres énoncés à l'annexe V soit conclu, pour une durée minimale de cinq ans, entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que les accords en application à la date du 15 décembre 2012 soient modifiés, si nécessaire, afin de les aligner sur la présente directive au moment de leur renouvellement ou au plus tard le 16 juin 2015.

3. Les États membres mettent en vigueur les mesures d'incitation visées au paragraphe 1 par le contrat visé au paragraphe 2, par des mesures réglementaires, ou par une combinaison de mesures d'incitation visant à réduire les coûts dans le contrat et le niveau des redevances par des mesures réglementaires.

4. Si un État membre décide de mettre en œuvre les mesures d'incitation visées au paragraphe 1 par des mesures réglementaires, cette décision se fonde sur une analyse des réductions de coût réalisables. Cette disposition est sans préjudice des compétences de l'organisme de contrôle pour réexaminer les redevances visées à l'article 56.

5. Les modalités du contrat visé au paragraphe 2 et la structure des versements destinés à procurer des moyens financiers au gestionnaire de l'infrastructure sont convenues à l'avance et couvrent toute la durée du contrat.

6. Les États membres veillent à ce que les candidats et, sur demande, les candidats potentiels, soient informés par l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure sur le contenu du contrat et à ce qu'ils aient la possibilité d'exprimer leur avis sur celui-ci avant sa signature. Le contrat est publié au plus tard un mois après sa conclusion.

Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence entre les dispositions de l'accord et le plan d'entreprise.

7. Les gestionnaires de l'infrastructure dressent et tiennent à jour le registre de leurs actifs et des actifs qu'ils sont chargés de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

8. Les gestionnaires de l'infrastructure établissent une méthode d'imputation des coûts aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires. Les États membres peuvent soumettre cette méthode à approbation préalable. Cette méthode est mise à jour de temps à autre sur la base des meilleures pratiques internationales.

Article 31

Principes de tarification

1. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des installations de service sont versées respectivement au gestionnaire de l'infrastructure et à l'exploitant d'installation de service, qui les affectent au financement de leurs activités.

2. Les États membres exigent du gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitant d'installation de service qu'ils fournissent à l'organisme de contrôle toute information nécessaire sur les redevances imposées afin de permettre à ce dernier d'assumer ses fonctions au sens de l'article 56. À cet égard, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant d'installation de service sont en mesure de prouver aux entreprises ferroviaires que les redevances d'utilisation de l'infrastructure et des services réellement facturées à l'entreprise ferroviaire en application des articles 30 à 37 sont conformes à la méthodologie, aux règles et, le cas échéant, aux barèmes définis dans le document de référence du réseau.

3. Sans préjudice des paragraphes 4 ou 5 du présent article ou de l'article 32, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Avant le 16 juin 2015, la Commission adopte des mesures présentant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Le gestionnaire de l'infrastructure peut décider de s'adapter progressivement aux modalités pendant une période de quatre ans maximum après l'entrée en vigueur de ces actes d'exécution.

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au paragraphe 3 peuvent inclure une redevance au titre de la rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure pendant les périodes de saturation.

5. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure visées au paragraphe 3 peuvent être modifiées pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains. Toute modification de ce type est différenciée en fonction de l'ampleur de l'effet engendré.

Sur la base de l'expérience acquise par les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires, les organismes de contrôle et les autorités compétentes, et compte tenu des systèmes existants en matière de différenciation en fonction du bruit, la Commission adopte des mesures d'exécution déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit, y compris en ce qui concerne leur durée d'application, et permettant que les redevances d'infrastructure soient différenciées pour tenir compte, le cas échéant, de la sensibilité de la zone touchée, eu égard notamment à la taille de la population concernée et à la composition des trains ayant une incidence sur le niveau des émissions sonores. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. Ils ne doivent pas entraîner de distorsion de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni nuire à la compétitivité générale du secteur ferroviaire.

Toute modification des redevances d'infrastructure visant à prendre en compte le coût induit par le bruit favorise la modernisation des wagons utilisant la technologie de freinage à bas niveau de bruit disponible aux conditions économiques les plus avantageuses.

La tarification des coûts environnementaux entraînant une augmentation du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure n'est cependant autorisée que si elle s'applique au fret routier, conformément au droit de l'Union.

Si la tarification des coûts environnementaux entraîne un accroissement des recettes, il appartient aux États membres de décider de l'affectation de ces recettes supplémentaires.

Les États membres veillent à ce que les informations nécessaires soient conservées et à garantir la traçabilité de l'origine des redevances liées aux coûts environnementaux et de leur application. Les États membres communiquent ces informations à la Commission, à la demande de celle-ci.

6. Afin d'éviter des variations disproportionnées indésirables, les redevances visées aux paragraphes 3, 4 et 5 peuvent être exprimées en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes. Toutefois, l'importance relative des redevances d'utilisation de l'infrastructure est en rapport avec les coûts imputables aux différents services.

7. La redevance imposée pour l'accès aux voies dans le cadre des installations de service visées à l'annexe II, point 2, et la fourniture de services dans ces installations, ne dépasse pas le coût de leur prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

8. Si les services énumérés à l'annexe II, points 3 et 4, comme prestations complémentaires et connexes ne sont proposés que par un seul fournisseur, la redevance imposée pour un tel service ne dépasse pas le coût de la prestation majoré d'un bénéfice raisonnable.

9. Des redevances peuvent être perçues au titre des capacités utilisées pour l'entretien de l'infrastructure. De telles redevances ne sont pas supérieures au montant net du manque à gagner supporté par le gestionnaire de l'infrastructure du fait des opérations d'entretien.

10. L'exploitant de l'installation destinée à la prestation des services visés à l'annexe II, points 2, 3 et 4, transmet au gestionnaire de l'infrastructure les informations sur les redevances à inclure dans le document de référence du réseau ou indique un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique, conformément à l'article 27.

Article 32

Exceptions aux principes de tarification

1. Un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale des segments du marché ferroviaire. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances n'exclut cependant pas l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Avant d'approuver la perception de telles majorations, les États membres s'assurent que les gestionnaires de l'infrastructure ont évalué leur pertinence pour des segments de marché spécifiques, en considérant au moins les paires d'éléments énumérées à l'annexe VI, point 1, et en retenant les plus pertinentes. La liste des segments de marché définis par les gestionnaires de l'infrastructure contient au moins les trois segments suivants: services de fret, services de transport de passagers dans le cadre d'un contrat de service public et autres services de transport de passagers.

Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent procéder à une différenciation plus poussée des segments de marché en fonction des marchandises ou des passagers transportés.

Les segments de marché sur lesquels les entreprises ferroviaires n'interviennent pas actuellement mais peuvent fournir des services durant la période de validité du système de tarification sont également définis. Pour ces segments de marché, le gestionnaire de l'infrastructure n'introduit pas de majoration dans le système de tarification.

La liste des segments de marché est publiée dans le document de référence du réseau et fait l'objet d'une révision au moins tous les cinq ans. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 contrôle cette liste conformément à l'article 56.

2. Pour le transport de marchandises en provenance et à destination de pays tiers exploité sur un réseau dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union, les gestionnaires de l'infrastructure peuvent fixer des redevances plus élevées pour recouvrer totalement les coûts supportés.

3. Pour des projets futurs d'investissement spécifiques ou des projets d'investissement spécifiques qui ont été achevés après 1988, le gestionnaire de l'infrastructure peut fixer ou maintenir des redevances plus élevées fondées sur le coût à long terme de tels projets, pour autant qu'il s'agisse de projets améliorant le rendement et/ou la rentabilité et qui, dans le cas contraire, ne pourraient pas ou n'auraient pas pu être mis en œuvre. De tels arrangements en matière de tarification peuvent également comporter des accords sur le partage des risques liés à de nouveaux investissements.

4. Les redevances d'utilisation de l'infrastructure pour l'utilisation de corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE de la Commission ⁽¹⁾ sont différenciées de manière à encourager l'équipement des trains avec le système ETCS conforme à la version adoptée par la décision 2008/386/CE de la Commission ⁽²⁾ et aux versions ultérieures. Cette différenciation n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

(1) Décision 2009/561/CE de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 194 du 25.7.2009, p. 60).

(2) Décision 2008/386/CE de la Commission du 23 avril 2008 modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et l'annexe A de la décision 2006/860/CE concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 136 du 24.5.2008, p. 11).

Sans préjudice de cette obligation, les États membres peuvent décider que cette différenciation des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne s'applique pas aux lignes ferroviaires mentionnées dans la décision 2009/561/CE sur lesquelles ne circulent que des trains équipés du système ETCS.

Les États membres peuvent décider d'étendre cette différenciation aux lignes ferroviaires non mentionnées dans la décision 2009/561/CE.

Avant le 16 juin 2015 et après une étude d'impact, la Commission adopte des mesures définissant les modalités à suivre pour mettre en place cette différenciation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, selon un calendrier compatible avec le plan de déploiement européen de l'ERTMS, mis en place conformément à la décision 2009/561/CE, et en veillant à ce que cela n'entraîne aucun changement du montant global des recettes réalisées par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces mesures d'exécution adaptent les modalités de différenciation aux trains qui assurent des services locaux et régionaux sur un tronçon limité des corridors ferroviaires définis dans la décision 2009/561/CE. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3. Ils ne doivent pas entraîner de distorsion de la concurrence entre entreprises ferroviaires ni nuire à la compétitivité globale du secteur ferroviaire.

5. Afin d'empêcher la discrimination, les États membres font en sorte que les redevances moyenne et marginale d'un gestionnaire de l'infrastructure donné soient comparables pour une utilisation équivalente de son infrastructure et que des services comparables fournis dans le même segment de marché soient soumis aux mêmes redevances. Dans le document de référence du réseau, le gestionnaire de l'infrastructure montre que le système de tarification répond à ces exigences dans la mesure où il peut le faire sans révéler d'informations commerciales confidentielles.

6. Si un gestionnaire de l'infrastructure compte modifier les éléments essentiels du système de tarification visé au paragraphe 1 du présent article, il en informe le public au moins trois mois avant la date limite de publication du document de référence du réseau conformément à l'article 27, paragraphe 4.

Article 33

Réductions

1. Sans préjudice des articles 101, 102, 106 et 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et nonobstant le principe des coûts directs défini à l'article 31, paragraphe 3, de la présente directive, toute réduction consentie sur les redevances perçues auprès d'une entreprise ferroviaire par le gestionnaire de l'infrastructure, pour une prestation de service quelle qu'elle soit, remplit les critères énoncés au présent article.

2. À l'exception du paragraphe 3, les réductions sont limitées à l'économie réelle de coût administratif réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure. Pour déterminer le niveau de réduction, il ne peut être tenu compte des économies déjà intégrées dans la redevance perçue.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent instaurer des systèmes de réductions s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure et qui accordent, pour des flux de circulation déterminés, des réductions limitées dans le temps afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires, ou des réductions favorisant l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées.

4. Les réductions ne peuvent porter que sur des redevances perçues pour une section déterminée de l'infrastructure.

5. Des systèmes de réductions similaires s'appliquent aux services similaires. Les systèmes de réductions sont appliqués de manière non discriminatoire à toutes les entreprises ferroviaires.

Article 34

Systèmes de compensation des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les autres modes de transport

1. Les États membres peuvent instaurer un système de compensation à durée limitée, lors de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transport concurrents, lorsque l'absence de couverture de ces coûts peut être établie et dans la mesure où ils dépassent les coûts équivalents propres au chemin de fer.

2. Lorsqu'une entreprise ferroviaire bénéficiant d'une compensation jouit d'un droit exclusif, cette compensation s'accompagne pour les utilisateurs d'avantages comparables.

3. La méthode employée et les calculs effectués sont rendus publics. Il est notamment possible de faire la preuve des coûts spécifiques de l'infrastructure de transport concurrente non couverts que le transport ferroviaire permet d'éviter, et de veiller à ce que le système soit appliqué de manière non discriminatoire.

4. Les États membres veillent à ce que le système soit compatible avec les articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 35

Système d'amélioration de performance

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

2. Les principes de base du système d'amélioration des performances énumérés au point 2 de l'annexe VI s'appliquent à l'ensemble du réseau.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne des modifica-

tions à apporter à l'annexe VI, point 2 c). Ainsi, le point 2 c) de l'annexe VI peut être modifié en fonction de l'évolution du marché ferroviaire et à la lumière de l'expérience acquise par les organismes de contrôle visés à l'article 55, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Ces modifications adaptent les catégories de retard aux meilleures pratiques élaborées par le secteur.

Article 36

Droits de réservation de capacités

Le gestionnaire de l'infrastructure peut percevoir un droit approprié pour les capacités attribuées mais non utilisées. Ce droit, perçu en cas de non-utilisation, encourage une utilisation efficace des capacités et est obligatoirement perçu lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure établit, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation pour la perception de ce droit. L'organisme de contrôle visé à l'article 55 contrôle ces critères conformément à l'article 56. Le paiement de ce droit est effectué soit par le candidat, soit par l'entreprise ferroviaire désignée, conformément à l'article 41, paragraphe 1. Le gestionnaire de l'infrastructure est, en permanence, en mesure d'indiquer à toute partie intéressée les capacités d'infrastructure qui ont déjà été attribuées aux entreprises ferroviaires utilisatrices.

Article 37

Coopération en matière de systèmes de tarification sur plusieurs réseaux

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent de manière à permettre l'application de systèmes de tarification efficaces et s'associent pour coordonner la tarification ou pour percevoir la redevance pour le fonctionnement des services ferroviaires circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union. Les gestionnaires de l'infrastructure s'efforcent notamment de garantir une compétitivité optimale des services ferroviaires internationaux et d'assurer une utilisation efficace des réseaux ferroviaires. À cette fin, ils mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent en vue d'une application efficace des majorations visées à l'article 32 et des systèmes d'amélioration des performances visés à l'article 35, pour le trafic circulant sur plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union.

SECTION 3

Répartition des capacités de l'infrastructure

Article 38

Droits concernant les capacités

1. Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par le gestionnaire de l'infrastructure et ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par le bénéficiaire à une autre entreprise ou un autre service.

Toute transaction relative aux capacités de l'infrastructure est interdite et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

L'utilisation de capacités par une entreprise ferroviaire pour exercer les activités d'un candidat qui n'est pas une entreprise ferroviaire n'est pas considérée comme un transfert.

2. Le droit d'utiliser des capacités déterminées de l'infrastructure sous forme de sillons peut être accordé aux candidats pour une durée maximale correspondant à une seule période de l'horaire de service.

Un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat peuvent conclure un accord-cadre, conformément à l'article 42, en ce qui concerne l'utilisation des capacités sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pour une durée supérieure à une seule période de validité de l'horaire de service.

3. Les droits et les obligations respectifs du gestionnaire de l'infrastructure et des candidats, en ce qui concerne la répartition des capacités, sont définis par voie de contrat ou par le droit des États membres.

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, il en informe les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de contrôle concernés. Afin de pouvoir évaluer si l'objectif d'un service international est le transport de voyageurs sur un trajet entre des gares situées dans des États membres différents et quelle est 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 sur ce trajet défini dans un contrat de service public, toute autre autorité compétente concernée ayant le droit de limiter l'accès en vertu de l'article 11 et toute entreprise ferroviaire exécutant le contrat de service public sur le trajet de ce service international de transport de voyageurs soient informées.

Article 39

Répartition des capacités

1. Les États membres peuvent mettre en place un cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure, sous réserve que soit satisfaite la condition relative à l'indépendance de gestion prévue à l'article 4. Des règles spécifiques de répartition des capacités sont établies. Le gestionnaire de l'infrastructure accomplit les procédures de répartition de ces capacités. Il veille notamment à ce que les capacités de l'infrastructure soient réparties sur une base équitable et de manière non discriminatoire et dans le respect du droit de l'Union.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte la confidentialité, sous l'angle commercial, des informations qui lui sont communiquées.

Article 40

Coopération en vue de répartir les capacités de l'infrastructure sur plusieurs réseaux

1. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires de l'infrastructure coopèrent afin de permettre la création et la répartition efficaces de capacités de l'infrastructure impliquant

plusieurs réseaux du système ferroviaire au sein de l'Union, y compris en ce qui concerne les accords-cadres visés à l'article 42. Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures appropriées, soumises aux règles fixées par la présente directive, et organisent en conséquence les sillons qui traversent plus d'un réseau.

Les États membres veillent à ce que les représentants des gestionnaires de l'infrastructure dont les décisions en matière de répartition ont des répercussions sur d'autres gestionnaires de l'infrastructure s'associent afin de coordonner la répartition des capacités de l'infrastructure ou de répartir toutes les capacités concernées au niveau international, sans préjudice des règles spécifiques contenues dans le droit de l'Union sur les réseaux de fret ferroviaire. Les principes et critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont publiés par les gestionnaires de l'infrastructure dans leur document de référence du réseau, conformément à l'annexe IV, paragraphe 3. Des représentants appropriés de gestionnaires de l'infrastructure de pays tiers peuvent y être associés.

2. La Commission est informée et est invitée à participer en qualité d'observateur aux principales réunions où sont élaborés des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure. Les organismes de contrôle obtiennent suffisamment d'informations sur l'élaboration des principes et pratiques communs de répartition de l'infrastructure et suffisamment d'informations des systèmes de répartition informatiques pour pouvoir effectuer leur surveillance réglementaire conformément à l'article 56.

3. Lors des réunions ou des autres activités entreprises dans le cadre de la répartition des capacités de l'infrastructure pour les services ferroviaires empruntant plusieurs réseaux, les décisions sont prises par les seuls représentants des gestionnaires de l'infrastructure.

4. Les représentants qui coopèrent en vertu du paragraphe 1 veillent à ce que la liste des participants, les modes de fonctionnement de cette collaboration et tous les critères utilisés pour l'évaluation et la répartition des capacités de l'infrastructure soient rendus publics.

5. Dans le cadre de la coopération visée au paragraphe 1, les gestionnaires de l'infrastructure évaluent les besoins et, le cas échéant, proposent et organisent les sillons internationaux afin de faciliter l'exploitation des trains de marchandises qui font l'objet d'une demande ad hoc visée à l'article 48.

Ces sillons internationaux préétablis sont mis à la disposition des candidats par l'entremise de l'un des gestionnaires de l'infrastructure participants.

Article 41

Candidats

1. Les demandes visant à obtenir des capacités de l'infrastructure peuvent être introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités de l'infrastructure, les candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure conformément à l'article 28. Ceci s'entend sans préjudice du droit des candidats à conclure des accords avec les gestionnaires de l'infrastructure au sens de l'article 44, paragraphe 1.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut imposer aux candidats des règles afin d'assurer la sauvegarde de ses aspirations légitimes en ce qui concerne les recettes et l'utilisation futures de l'infrastructure. Ces règles sont appropriées, transparentes et non discriminatoires. Elles figurent dans le document de référence du réseau, comme indiqué à l'annexe IV, point 3 b). Elles ne peuvent porter que sur la fourniture d'une garantie financière ne dépassant pas un niveau approprié, proportionnel au niveau d'activité envisagé du candidat, et sur la capacité à présenter des offres conformes en vue de l'obtention de capacités de l'infrastructure.

3. Avant le 16 juin 2015, la Commission adopte des mesures d'exécution détaillant les critères à respecter pour l'application du paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 42

Accords-cadres

1. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, un accord-cadre peut être conclu entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat. Cet accord-cadre précise les caractéristiques des capacités de l'infrastructure ferroviaire requises par un candidat ainsi que de celles qui lui sont offertes pour toute durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'accord-cadre ne définit pas un sillon de façon détaillée mais est établi de manière à répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat. Un État membre peut soumettre un tel accord-cadre à l'approbation préalable de l'organisme de contrôle mentionné à l'article 55 de la présente directive.

2. L'accord-cadre ne fait pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats ou services.

3. L'accord-cadre doit pouvoir être modifié ou limité afin de permettre une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

4. L'accord-cadre peut comporter des sanctions dans l'hypothèse où il faudrait modifier ou mettre un terme à l'accord.

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.

6. Pour les services utilisant une infrastructure spécialisée au sens de l'article 49 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.

Dans de tels cas exceptionnels, l'accord-cadre peut indiquer les caractéristiques détaillées des capacités qui sont mises à la disposition du candidat pour la durée de l'accord-cadre. Ces caractéristiques peuvent comprendre la fréquence, le volume et la qualité des sillons. 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 52.

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 55 est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

7. Tout en respectant la confidentialité sous l'angle commercial, les dispositions générales de chaque accord-cadre sont communiquées à toute partie intéressée.

8. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle, les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires, ainsi que sur la base des activités du réseau visé à l'article 57, paragraphe 1, la Commission peut adopter des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour l'application du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3.

Article 43

Calendrier du processus de répartition

1. Le gestionnaire de l'infrastructure respecte, pour la répartition des capacités, le calendrier figurant à l'annexe VII.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe VII. Ainsi, après consultation de tous les gestionnaires de l'infrastructure, l'annexe VII peut être modifiée pour tenir compte de considérations opérationnelles du processus de répartition. Ces modifications se font sur la base de ce qui est nécessaire à la lumière de l'expérience, de manière à garantir l'efficacité du processus de répartition et à tenir compte des préoccupations des gestionnaires de l'infrastructure sur le plan opérationnel.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure conviennent, avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, quels sillons internationaux sont à intégrer dans l'horaire de service, avant de commencer les consultations concernant le projet d'horaire de service. Des ajustements ne sont opérés qu'en cas d'absolue nécessité.

Article 44

Demandes

1. Les candidats peuvent introduire auprès du gestionnaire de l'infrastructure, sur la base du droit public ou privé, une demande visant à obtenir des droits d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, en contrepartie d'une redevance prévue au chapitre IV, section 2.

2. Les demandes relatives à l'horaire de service régulier respectent les délais fixés à l'annexe VII.

3. Un candidat qui est partie à un accord-cadre introduit sa demande conformément aux dispositions de cet accord.

4. Dans le cas de sillons traversant plus d'un réseau, les gestionnaires de l'infrastructure veillent à ce que les candidats puissent introduire leur demande auprès d'un guichet unique, qui est soit une entité commune instituée par les gestionnaires de l'infrastructure, soit un seul gestionnaire de l'infrastructure participant au sillon. Ce gestionnaire de l'infrastructure est habilité à agir pour le compte du candidat dans sa recherche de capacités auprès d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés. Cette exigence est sans préjudice du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ⁽¹⁾.

Article 45

Programmation

1. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, dans la mesure du possible, de satisfaire toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, et notamment celles portant sur les sillons qui traversent plus d'un réseau, et de tenir compte, dans la mesure du possible, de toutes les contraintes auxquelles les candidats doivent faire face, telles que l'incidence économique sur leurs activités.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans le cadre de la procédure de programmation et de coordination, accorder la priorité à certains services, mais uniquement dans les cas visés aux articles 47 et 49.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure consulte les parties intéressées au sujet du projet d'horaire de service et leur laisse la faculté de présenter leurs observations durant une période d'au moins un mois. Les parties intéressées comprennent toutes celles qui ont introduit une demande de capacités de l'infrastructure, ainsi que les autres parties qui souhaitent formuler des commentaires au sujet de l'incidence que l'horaire de service pourrait avoir sur leur aptitude à fournir des services ferroviaires durant la période de validité de l'horaire de service.

4. Le gestionnaire de l'infrastructure adopte les mesures appropriées afin de prendre en compte les préoccupations exprimées.

Article 46

Processus de coordination

1. Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est confronté, dans le cadre de la programmation visée à l'article 45, à des demandes concurrentes, il s'efforce, par la coordination des demandes, d'assurer la meilleure adéquation possible entre celles-ci.

2. Lorsque la situation est telle qu'une coordination s'impose, le gestionnaire de l'infrastructure peut, dans des limites raisonnables, proposer des capacités de l'infrastructure différentes de celles qui ont été demandées.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce, en consultant les candidats concernés, de résoudre les conflits éventuels. Cette consultation est fondée sur la communication, dans un délai raisonnable, gratuitement et par écrit ou par voie électronique, des informations suivantes:

- a) les sillons demandés par tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- b) les sillons alloués dans un premier temps à tous les autres candidats sur les mêmes lignes;
- c) les autres sillons proposés sur les lignes concernées, conformément au paragraphe 2;
- d) des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

Conformément à l'article 39, paragraphe 2, ces informations sont fournies sans révéler l'identité des autres candidats, à moins que les candidats concernés n'aient accepté qu'elles le soient.

4. Les principes régissant la procédure de coordination sont exposés dans le document de référence du réseau. Ils reflètent, en particulier, la difficulté de tracer des sillons internationaux et l'incidence que toute modification risque d'avoir sur les autres gestionnaires de l'infrastructure.

5. Lorsqu'une demande de capacités de l'infrastructure ne peut être satisfaite sans coordination, le gestionnaire de l'infrastructure s'efforce de traiter l'ensemble des demandes par la voie de la coordination.

6. Sans préjudice des voies de recours existantes et de l'article 56, en cas de litige dans la répartition des capacités de l'infrastructure, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est exposé dans le document de référence du réseau. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.

Article 47

Saturation de l'infrastructure

1. Lorsque, à l'issue de la coordination des sillons demandés et de la consultation des candidats, il s'avère impossible de répondre favorablement à toutes les demandes de capacités de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure déclare immédiatement la section de l'infrastructure concernée «infrastructure saturée». Il en va de même des infrastructures dont on peut penser qu'elles souffriront d'une même pénurie dans un proche avenir.

2. Lorsqu'une infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure procède à une analyse des capacités conformément à l'article 50, sauf si un plan de renforcement des capacités, tel que prévu à l'article 51, a déjà été mis en œuvre.

⁽¹⁾ JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

3. Si les redevances prévues à l'article 31, paragraphe 4, n'ont pas été perçues ou n'ont pas donné des résultats satisfaisants et que l'infrastructure a été déclarée saturée, le gestionnaire de l'infrastructure peut appliquer en outre des critères de priorité à la répartition des capacités de l'infrastructure.

4. Les critères de priorité tiennent compte de l'importance d'un service pour la collectivité, par rapport à tout autre service qui serait de ce fait exclu.

Afin de garantir le développement de services de transport adéquats dans ce cadre, en particulier pour répondre à des exigences de service public ou pour favoriser le développement du fret ferroviaire national et international, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires, dans des conditions non discriminatoires, pour que ces services soient prioritaires lors de l'attribution des capacités de l'infrastructure.

Les États membres peuvent, le cas échéant, accorder au gestionnaire de l'infrastructure une compensation, correspondant à la perte de recette éventuelle liée à la nécessité d'attribuer à certains services une capacité déterminée en application du deuxième alinéa.

Ces mesures et cette compensation tiennent compte de l'incidence de cette exclusion dans d'autres États membres.

5. L'importance des services de fret, et en particulier des services de fret internationaux, est dûment prise en compte lors de la fixation des critères de priorité.

6. Les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque les infrastructures sont déclarées saturées sont exposés dans le document de référence du réseau.

Article 48

Demandes ad hoc

1. Le gestionnaire de l'infrastructure répond, dans un délai aussi court que possible et, en tout cas, dans les cinq jours ouvrables, aux demandes ad hoc de sillons individuels. Les informations relatives aux capacités non utilisées et disponibles sont mises à la disposition de tous les candidats qui pourraient souhaiter faire usage de ces capacités.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure procède, le cas échéant, à une évaluation de la nécessité de maintenir une réserve de capacités dans le cadre de l'horaire de service définitif afin de lui permettre de répondre rapidement aux demandes ad hoc prévisibles de capacités. La présente disposition s'applique également dans les cas où l'infrastructure est saturée.

Article 49

Infrastructure spécialisée

1. Sans préjudice du paragraphe 2, la capacité de l'infrastructure est considérée comme étant disponible pour l'utilisation de tous les types de services conformes aux caractéristiques requises pour emprunter le sillon en question.

2. Lorsque des itinéraires de substitution adéquats existent, le gestionnaire de l'infrastructure peut, après consultation des

parties intéressées, désigner des infrastructures spécifiques à utiliser par des types déterminés de trafic. Sans préjudice des dispositions des articles 101, 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lorsque cette désignation a eu lieu, le gestionnaire de l'infrastructure peut accorder la priorité à ce type de trafic lors de la répartition des capacités de l'infrastructure.

Cette désignation ne fait pas obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par d'autres types de trafic, dès lors que des capacités sont disponibles.

3. Lorsque l'infrastructure a été désignée conformément au paragraphe 2, il en est fait état dans le document de référence du réseau.

Article 50

Analyse des capacités

1. L'objectif de l'analyse des capacités est de déterminer les contraintes des capacités de l'infrastructure qui empêchent que les demandes de capacités puissent être satisfaites de manière appropriée, et de proposer des méthodes permettant de satisfaire les demandes supplémentaires. L'analyse des capacités détermine les raisons de cette saturation et les mesures qui pourraient être prises à court et moyen terme pour y remédier.

2. L'analyse des capacités porte sur l'infrastructure, les procédures d'exploitation, la nature des différents services exploités et l'incidence de ces facteurs sur les capacités de l'infrastructure. Les mesures à envisager comprennent notamment la modification de l'itinéraire, la reprogrammation des services, la modification des vitesses et l'amélioration de l'infrastructure.

3. L'analyse des capacités est menée à bien dans un délai de six mois après que l'infrastructure a été déclarée infrastructure saturée.

Article 51

Plan de renforcement des capacités

1. Dans un délai de six mois suivant l'achèvement de l'analyse des capacités, le gestionnaire de l'infrastructure présente un plan de renforcement des capacités.

2. Le plan de renforcement des capacités est établi après consultation des utilisateurs de l'infrastructure saturée concernée.

Il indique:

- a) les raisons de la saturation;
- b) l'évolution probable du trafic;
- c) les contraintes qui pèsent sur le développement de l'infrastructure;
- d) les solutions envisageables concernant le renforcement des capacités et leur coût, notamment pour ce qui est des modifications probables des redevances d'accès.

Sur la base d'une analyse coût-avantage des éventuelles mesures envisagées, il définit également les actions à mener pour renforcer les capacités de l'infrastructure et comporte un calendrier pour leur mise en œuvre.

Ce plan peut être soumis à l'approbation préalable de l'État membre.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure renonce à percevoir une quelconque redevance au titre de l'article 31, paragraphe 4, sur l'infrastructure concernée dans les cas où:

- a) il ne présente pas de plan de renforcement des capacités; ou
- b) il tarde à mettre en œuvre les actions définies dans le cadre du plan de renforcement des capacités.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, le gestionnaire de l'infrastructure peut, sous réserve de l'accord de l'organisme visé à l'article 55, continuer de percevoir ces redevances si:

- a) le plan de renforcement des capacités ne peut pas être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle; ou
- b) les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement.

Article 52

Utilisation des sillons

1. Le gestionnaire de l'infrastructure précise, dans le document de référence du réseau, les conditions de prise en compte des niveaux d'utilisation antérieurs des sillons lors de la détermination des priorités dans le cadre de la procédure de répartition.

2. Pour l'infrastructure saturée en particulier, le gestionnaire de l'infrastructure impose la renonciation à un sillon dont l'utilisation, sur une période d'au moins un mois, a été inférieure à un seuil à fixer dans le document de référence du réseau, à moins que cette sous-utilisation ne soit due à des raisons autres qu'économiques échappant au contrôle du candidat.

Article 53

Capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien

1. Les demandes de capacités de l'infrastructure en vue d'effectuer des travaux d'entretien sont introduites dans le cadre de la programmation.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure tient dûment compte de l'incidence des réservations de capacités de l'infrastructure pour les travaux d'entretien programmés du réseau sur les candidats.

3. Le gestionnaire de l'infrastructure informe, dès que possible, les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure en raison des travaux d'entretien non programmés.

Article 54

Mesures particulières à prendre en cas de perturbations

1. En cas de perturbation de la circulation des trains du fait d'une défaillance technique ou d'un accident, le gestionnaire de

l'infrastructure prend toutes les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale. À cette fin, il établit un plan d'intervention comportant une liste des divers organismes à alerter en cas d'accidents graves ou de perturbations sérieuses de la circulation.

2. En cas d'urgence, et de nécessité absolue, motivée par une défaillance rendant l'infrastructure momentanément inutilisable, les sillons alloués peuvent être supprimés sans préavis pendant le temps nécessaire à la remise en état des installations.

S'il l'estime nécessaire, le gestionnaire de l'infrastructure peut exiger des entreprises ferroviaires qu'elles mettent à sa disposition les moyens qui lui paraissent les plus appropriés pour rétablir la situation normale dans les meilleurs délais.

3. Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires participent au contrôle de l'application et de leur propre respect des normes et règles de sécurité.

SECTION 4

Organisme de contrôle

Article 55

Organisme de contrôle

1. Chaque État membre institue un organisme de contrôle national unique du secteur ferroviaire. Sans préjudice du paragraphe 2, cet organisme est une autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre entité publique ou privée. Dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, cet organisme est en outre indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat. Il est par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

2. Les États membres peuvent instituer des organismes de contrôle compétents pour plusieurs secteurs réglementés, à condition que ces autorités de contrôle intégrées répondent aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article. L'organisme de contrôle du secteur ferroviaire peut également être rattaché, sur le plan organisationnel, à l'autorité nationale de concurrence visée à l'article 11 du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁽¹⁾, à l'autorité de sécurité instituée par la directive

⁽¹⁾ JO L 1 du 4.1.2003, p. 1.

Note de l'éditeur: le titre du règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil a été aménagé pour tenir compte de la renumérotation des articles du traité établissant la Communauté européenne, conformément à l'article 5 du traité de Lisbonne; il comportait à l'origine la mention des articles 81 et 82 du traité.

2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ⁽¹⁾ ou à l'autorité responsable des licences visée au chapitre III de la présente directive, à condition que cette instance commune réponde aux exigences d'indépendance énoncées au paragraphe 1 du présent article.

3. Les États membres s'assurent que l'organisme de contrôle dispose d'un personnel et d'un mode de gestion garantissant son indépendance. Ils veillent notamment à ce que les personnes chargées de la prise de décisions au sein de l'organisme de contrôle conformément à l'article 56, telles que les membres de son conseil d'administration, le cas échéant, soient nommées sur la base de règles claires et transparentes, garantissant leur indépendance, par le conseil des ministres ou par toute autre autorité publique qui n'exerce pas directement de droits de propriété sur les entreprises réglementées.

Les États membres décident si ces personnes sont nommées pour un mandat d'une durée déterminée et renouvelable, ou sur une base permanente, qui ne permet le licenciement que pour motif disciplinaire, non lié aux décisions qu'elles prennent. Ces personnes sont sélectionnées selon une procédure transparente, sur la base de leur mérite, y compris de compétences appropriées et d'une expérience pertinente, de préférence dans le domaine des industries ferroviaires ou de réseau.

Les États membres veillent à ce que ces personnes agissent indépendamment de tout intérêt commercial lié au secteur ferroviaire, et n'aient donc pas d'intérêts et ne se trouvent pas dans une relation d'affaires avec aucune des entreprises ou entités réglementées. À cet effet, ces personnes déposent chaque année une déclaration de bonne conduite et d'absence de conflit d'intérêts direct ou indirect qui pourrait être considéré comme susceptible de nuire à leur indépendance et qui pourrait influencer sur l'exercice d'une fonction. Ces personnes se retirent du processus de décision dans les cas qui concernent une entreprise avec laquelle elles ont été en rapport direct ou indirect pendant l'année précédant le lancement d'une procédure.

Elles ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ou autre entité publique ou privée dans l'exercice des fonctions de l'organisme de contrôle et elles ont pleine autorité sur le recrutement et la gestion du personnel de l'organisme de contrôle.

Au terme de leur mandat au sein de l'organisme de contrôle, elles n'occupent aucune position professionnelle et n'exercent aucune responsabilité au sein d'aucune des entreprises ou entités régulées pendant une période minimale d'une année.

Article 56

Fonctions de l'organisme de contrôle

1. Sans préjudice de l'article 46, paragraphe 6, un candidat peut saisir l'organisme de contrôle dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours

contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire ou l'exploitant d'une installation de service en ce qui concerne:

- a) le document de référence du réseau dans ses versions provisoire et définitive;
- b) les critères exposés dans ce document;
- c) la procédure de répartition et ses résultats;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions en matière d'accès conformément aux articles 10 à 13;
- g) l'accès aux services et leur tarification conformément à l'article 13.

2. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de contrôle est habilité à assurer le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et, en particulier, à contrôler le paragraphe 1, points a) à g), de sa propre initiative en vue de prévenir toute discrimination à l'égard des candidats. Il vérifie notamment si le document de référence du réseau contient des clauses discriminatoires ou octroie au gestionnaire de l'infrastructure des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

3. En outre, l'organisme de contrôle coopère étroitement avec l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ⁽²⁾ et avec l'autorité responsable des licences au sens de la présente directive.

Les États membres veillent à ce que ces autorités élaborent ensemble un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité sur le marché ferroviaire. Ce cadre contient un mécanisme permettant, d'une part, à l'organisme de contrôle d'adresser des recommandations à l'autorité nationale de sécurité et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence sur le marché ferroviaire et, d'autre part, à l'autorité nationale de sécurité d'adresser des recommandations à l'organisme de contrôle et à l'autorité responsable des licences sur des aspects susceptibles de compromettre la sécurité. Sans préjudice de l'indépendance de chacune de ces autorités dans son domaine de compétences propres, l'autorité concernée examine chaque recommandation qui lui est adressée avant d'adopter sa décision. Si l'autorité concernée décide de s'écarter de ces recommandations, elle en donne les raisons dans ses décisions.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

⁽²⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

4. Les États membres peuvent décider que l'organisme de contrôle est chargé d'adopter des avis non contraignants concernant les versions provisoires du plan d'entreprise visé à l'article 8, paragraphe 3, l'accord contractuel et le plan de renforcement des capacités, afin d'indiquer notamment si ces instruments sont cohérents avec la situation de concurrence sur les marchés des services ferroviaires.

5. L'organisme de contrôle dispose des capacités organisationnelles nécessaires en matière de ressources humaines et matérielles, proportionnellement à l'importance du secteur ferroviaire dans l'État membre.

6. L'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre IV, section 2, et non discriminatoires. Les négociations entre les candidats et un gestionnaire de l'infrastructure concernant le niveau des redevances d'utilisation de l'infrastructure ne sont autorisées que si elles ont lieu sous l'égide de l'organisme de contrôle. L'organisme de contrôle intervient immédiatement si les négociations sont susceptibles de contrevenir aux dispositions du présent chapitre.

7. À intervalles réguliers, et en tout état de cause tous les deux ans au moins, l'organisme de contrôle consulte les représentants des usagers des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs pour tenir compte de leurs opinions quant au marché ferroviaire.

8. L'organisme de contrôle est habilité à demander les informations utiles au gestionnaire de l'infrastructure, aux candidats et à toute autre partie intéressée dans l'État membre concerné.

Ces informations sont fournies dans un délai raisonnable, fixé par l'organisme de contrôle, ne dépassant pas un mois, à moins que, dans des circonstances exceptionnelles, l'organisme de contrôle n'accepte et n'autorise une prorogation limitée dans le temps n'excédant pas deux semaines supplémentaires. L'organisme de contrôle est habilité à assortir ces demandes de sanctions appropriées, y compris d'amendes. Les informations à fournir à l'organisme de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires conformément au paragraphe 2. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché.

9. L'organisme de contrôle examine chaque plainte et, le cas échéant, sollicite des informations utiles et engage des consultations avec toutes les parties concernées dans un délai d'un mois à compter de la réception de la plainte. Il se prononce sur toutes les plaintes, adopte les mesures nécessaires afin de remédier à la situation et communique sa décision motivée aux parties concernées dans un délai prédéterminé et raisonnable et, en tout état de cause, dans les six semaines suivant la réception de toutes les informations utiles. Sans préjudice des compétences des autorités nationales de concurrence pour assurer la concurrence sur le marché des services ferroviaires, l'organisme de régulation, le cas échéant, prend de sa propre initiative les mesures appropriées pour corriger toute discrimination à l'égard

des candidats, toute distorsion du marché et toute autre évolution indésirable sur ces marchés, notamment eu égard aux points a) à g) du paragraphe 1.

Les décisions prises par l'organisme de contrôle sont contraignantes pour toutes les parties concernées et ne sont soumises au contrôle d'aucune autre instance administrative. L'organisme de contrôle est en mesure d'assortir ses décisions de sanctions appropriées, y compris d'amendes.

Au cas où un recours est introduit contre un refus d'octroyer des capacités de l'infrastructure ou contre les modalités d'une proposition de capacités, l'organisme de contrôle soit confirme qu'il n'y a pas lieu de modifier la décision prise par le gestionnaire de l'infrastructure, soit exige la modification de la décision incriminée conformément aux lignes directrices fixées par l'organisme de contrôle.

10. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient soumises à un contrôle juridictionnel. Le recours ne peut avoir un effet suspensif sur la décision de l'organisme de contrôle que lorsque l'effet immédiat de ladite décision peut causer à la partie qui a formé le recours un préjudice irréparable ou manifestement excessif. Cette disposition est sans préjudice des compétences conférées, le cas échéant, par le droit constitutionnel à la juridiction saisie du recours.

11. Les États membres veillent à ce que les décisions prises par l'organisme de contrôle soient publiées.

12. L'organisme de contrôle est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires pour vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6. À cet égard, l'organisme de contrôle est habilité à demander toute information utile. En particulier, il est habilité à demander aux gestionnaires de l'infrastructure, aux exploitants d'installations de service et à toutes les entreprises ou autres entités qui assurent ou intègrent différents types de services de transport ferroviaire ou de gestion de l'infrastructure, tels que visés à l'article 6, paragraphes 1 et 2, et à l'article 13 la totalité ou une partie des informations comptables mentionnées à l'annexe VIII, avec un degré de détail suffisant au regard de ce qui est jugé nécessaire et proportionné.

Sans préjudice des pouvoirs des autorités nationales chargées des questions en matière d'aides d'État, l'organisme de contrôle peut en outre tirer des comptes des conclusions au sujet de problèmes en matière d'aides d'État, conclusions qu'il transmet auxdites autorités.

13. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 en ce qui concerne certaines modifications à apporter à l'annexe VIII. Ainsi, l'annexe VIII peut être modifiée en vue de l'adapter à l'évolution des pratiques comptables et de contrôle et/ou de la compléter par des éléments supplémentaires nécessaires à la vérification de la séparation des comptes.

Article 57

Coopération entre organismes de contrôle

1. Les organismes de contrôle échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels, notamment, sur les principaux aspects de leurs procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union. De manière générale, ils coopèrent afin de coordonner leurs processus décisionnels dans l'ensemble de l'Union. À cette fin, ils participent et collaborent au sein d'un réseau qui se réunit régulièrement. La Commission est membre de ce réseau, elle coordonne et soutient les travaux de ce dernier et, le cas échéant, lui adresse des recommandations. Elle s'assure de la coopération active des organismes de contrôle appropriés.

Sous réserve des règles en matière de protection des données fixées par 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 le 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⁾, la Commission apporte un soutien à l'échange des informations mentionnées ci-dessus entre les membres du réseau, éventuellement par des moyens électroniques, dans le respect de la confidentialité du secret des affaires invoqué par les entreprises concernées.

2. Les organismes de contrôle coopèrent étroitement, notamment en fixant des modalités de collaboration à des fins d'assistance mutuelle dans leurs tâches de surveillance du marché et de traitement des plaintes ou des enquêtes.

3. En cas de plainte ou d'enquête lancée de sa propre initiative sur des questions d'accès ou de tarification relatives à un sillon international, ainsi que dans le cadre de la surveillance de la concurrence sur le marché concernant des services de transport ferroviaire international, l'organisme de contrôle concerné consulte les organismes de contrôle de tous les autres États membres par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de prendre sa décision.

4. Les organismes de contrôle consultés au titre du paragraphe 3 fournissent toutes les informations qu'ils ont eux-mêmes le droit de demander en vertu de leur droit national. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3.

5. L'organisme de contrôle qui reçoit la plainte ou mène une enquête de sa propre initiative transmet toute information pertinente à l'organisme de contrôle responsable afin que celui-ci puisse prendre des mesures à l'égard des parties concernées.

6. Les États membres veillent à ce que tout représentant des gestionnaires de l'infrastructure associé conformément à l'ar-

ticle 40, paragraphe 1, fournisse sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visée au paragraphe 3 du présent article, qui ont été demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre où se situe le représentant associé. Cet organisme de contrôle est habilité à transmettre ces informations concernant le sillon international aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3.

7. À la demande d'un organisme de contrôle, la Commission peut prendre part aux activités énumérées aux paragraphes 2 à 6 afin de faciliter la coopération des organismes de contrôle mentionnée auxdits paragraphes.

8. Les organismes de contrôle élaborent des principes et pratiques communs pour les décisions que la présente directive les habilite à prendre. Sur la base de l'expérience acquise par les organismes de contrôle et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et lorsque cela est nécessaire pour assurer une coopération efficace des organismes de contrôle, la Commission peut adopter des mesures établissant de tels principes et pratiques communs. Ces actes d'exécution sont adoptés selon la procédure d'examen visée à l'article 62, paragraphe 3

9. Les organismes de contrôle réexaminent en outre les décisions et pratiques des associations de gestionnaires de l'infrastructure visées à l'article 37 et à l'article 40, paragraphe 1, qui exécutent les dispositions de la présente directive ou, de manière générale, facilitent le transport ferroviaire international.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 58

Règles de passation des marchés publics

Les dispositions de la présente directive s'appliquent sans préjudice de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽³⁾.

Article 59

Dérogations

1. Jusqu'au 15 mars 2013, l'Irlande, en tant qu'État membre insulaire et n'ayant de liaison ferroviaire qu'avec un seul autre État membre, et le Royaume-Uni, pour ce qui est de l'Irlande du Nord, sur la même base:

- a) ne sont pas tenus d'attribuer à un organisme indépendant les fonctions essentielles pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, telles que prévues à l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, dans la mesure où cet article oblige les États membres à créer des organismes indépendants exécutant les tâches visées à l'article 7, paragraphe 2;

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

b) ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences prévues à l'article 27, à l'article 29, paragraphe 2, aux articles 38, 39 et 42, à l'article 46, paragraphes 4 et 6, à l'article 47, à l'article 49, paragraphe 3, aux articles 50 à 53, 55 et 56, à condition que les décisions en matière de répartition des capacités de l'infrastructure ou de tarification puissent, si l'entreprise ferroviaire en fait la demande par écrit, faire l'objet d'un recours devant un organisme indépendant, qui prend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la fourniture de toutes les informations pertinentes et dont la décision est soumise à un contrôle juridictionnel.

2. Lorsque plus d'une entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence conformément à l'article 17 ou, dans le cas de l'Irlande et de l'Irlande du Nord, une entreprise qui a obtenu cette licence à un autre endroit, présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires concurrents en Irlande ou en Irlande du Nord, ou à destination ou en provenance de ces pays, il est décidé, conformément à la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2, si la présente dérogation est toujours applicable.

Les dérogations prévues au paragraphe 1 ne s'appliquent pas lorsqu'une entreprise ferroviaire exploitant des services ferroviaires en Irlande ou en Irlande du Nord présente une demande officielle visant à exploiter des services ferroviaires sur le territoire d'un autre État membre ou à destination ou en provenance de celui-ci, à l'exception de l'Irlande pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité en Irlande du Nord et du Royaume-Uni pour les entreprises ferroviaires exerçant leur activité en Irlande.

Dans un délai d'un an à compter de la réception soit de la décision visée au premier alinéa du présent paragraphe, soit de la notification de la demande officielle visée au deuxième alinéa du présent paragraphe, le ou les États membres concernés (l'Irlande ou le Royaume-Uni pour ce qui est de l'Irlande du Nord) mettent en place une législation visant à mettre en œuvre les articles visés au paragraphe 1.

3. Une dérogation visée au paragraphe 1 peut être renouvelée pour des périodes ne dépassant pas cinq ans. Au plus tard douze mois avant la date d'expiration de cette dérogation, un État membre qui en bénéficie peut adresser une demande de renouvellement de la dérogation à la Commission. Une telle demande est motivée. La Commission examine cette demande et adopte une décision selon la procédure consultative visée à l'article 62, paragraphe 2. Ladite procédure s'applique à toute décision relative à la demande.

Lorsqu'elle adopte sa décision, la Commission tient compte de toute évolution de la situation géopolitique ainsi que du développement du marché des transports ferroviaires dans l'État membre qui a fait la demande de renouvellement de la dérogation ou à destination ou en provenance de celui-ci.

Article 60

Exercice de la délégation

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

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 20, paragraphe 5, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 56, paragraphe 13, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 15 décembre 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 prolongée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prolongation, trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 20, paragraphe 5, à l'article 35, paragraphe 3, à l'article 43, paragraphe 2, et à l'article 56, paragraphe 13, 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 y est précisée. 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 20, paragraphe 5, de l'article 35, paragraphe 3, de l'article 43, paragraphe 2, et de l'article 56, paragraphe 13, 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 les deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 61

Mesures d'application

À la demande d'un État membre ou d'un organisme de contrôle, ou de sa propre initiative, la Commission examine les mesures spécifiques adoptées par les autorités nationales concernant l'application de la présente directive au sujet des conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires, des licences des entreprises ferroviaires, des redevances pour l'utilisation de l'infrastructure et de la répartition des capacités, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de ces mesures. Dans un délai de quatre mois à compter de la réception de cette demande, la Commission décide, selon la procédure visée à l'article 62, paragraphe 2, si la mesure en question peut être maintenue.

Article 62

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis sur un projet d'acte d'exécution à adopter conformément à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 13, paragraphe 9, à l'article 17, paragraphe 5, à l'article 31, paragraphes 3 et 5, à l'article 32, paragraphe 4, et à l'article 57, paragraphe 8, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 63

Rapport

1. Pour le 31 décembre 2012 au plus tard, 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 du chapitre II. Ce rapport porte aussi sur le développement du marché, en ce compris l'état de préparation en vue d'une ouverture supplémentaire du marché ferroviaire. Dans son rapport, la Commission analyse aussi les différents modèles pour l'organisation de ce marché, ainsi que l'impact de la présente directive sur les contrats de service public et leur financement. Pour ce faire, la Commission tient compte de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 1370/2007 ainsi que des différences intrinsèques entre les États membres (densité des réseaux, nombre de passagers, distance moyenne parcourue). La Commission propose, si nécessaire, des mesures législatives relatives à l'ouverture du marché intérieur du transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en place des conditions nécessaires pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure, en s'appuyant sur les exigences de séparation existantes entre la gestion de l'infrastructure et l'activité de transport, et évalue l'impact de ces mesures.

2. À la lumière de l'expérience acquise par l'intermédiaire du réseau des organismes de contrôle et au plus tard le 16 décembre 2014, la Commission présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen, et au Comité des régions un rapport sur la coopération entre lesdits organismes. La Commission propose, le cas échéant, des mesures complémentaires visant à garantir une surveillance plus intégrée de la régulation du marché ferroviaire européen, en particulier des services internationaux. À cette fin, l'adoption de mesures législatives est également envisagée, le cas échéant.

Article 64

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, y compris en ce qui concerne le respect desdits articles et annexes par les entreprises, les opérateurs, les candidats, les autorités et les autres entités concernées, au plus tard le 16 juin 2015. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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. Elles contiennent également une mention précisant que les références faites, dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur, aux directives abrogées par la présente directive s'entendent comme faites à la présente directive. Les modalités de cette référence et la formulation de cette mention 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 couvert par la présente directive.

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

Article 65

Abrogation

Les directives 91/440/CEE, 95/18/CE et 2001/14/CE, telle que modifiées par les directives visées à l'annexe IX, partie A, sont abrogées avec effet au 15 décembre 2012, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe IX, partie B.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

Article 66

Entrée en vigueur

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

Article 67

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

ANNEXE I

LISTE DES ÉLÉMENTS DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie des voies principales et des voies de service, à l'exception de celles situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers:

- terrains,
 - corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc.; quais à voyageurs et à marchandises, y compris dans les gares de voyageurs et les terminaux de marchandises; accotements et pistes; murs de clôture, haies vives, palissades; bandes protectrices contre le feu, dispositifs pour le réchauffage des appareils de voie; croisements, etc.; écrans pare-neige,
 - ouvrages d'art: ponts, ponceaux et autres passages supérieurs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc.,
 - passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière,
 - superstructure, notamment: rails, rails à gorge et contre-rails; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie, etc.; plaques tournantes et chariots transbordeurs (à l'exception de ceux exclusivement réservés aux engins de traction),
 - chaussées des cours de voyageurs et de marchandises, y compris les accès par route et les accès pour piétons,
 - installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare et de triage, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications; bâtiments affectés auxdites installations; freins de voie,
 - installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation,
 - installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des trains: sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaïres et supports; troisième rail avec supports,
 - bâtiments affectés au service des infrastructures, y compris une partie des installations destinées au recouvrement des frais de transport.
-

ANNEXE II

SERVICES À FOURNIR AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES**(visés à l'article 13)**

1. L'ensemble des prestations minimales comprend:
 - a) le traitement des demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire;
 - b) le droit d'utiliser les capacités accordées;
 - c) l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris les branchements et aiguilles du réseau;
 - d) le contrôle de la circulation des trains, y compris la signalisation, la régulation, le dispatching, ainsi que la communication et la fourniture d'informations concernant la circulation des trains;
 - e) l'utilisation du système d'alimentation électrique pour le courant de traction, le cas échéant;
 - f) toute autre information nécessaire à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service pour lequel les capacités ont été accordées.
 2. L'accès, y compris l'accès aux voies, est fourni aux installations de service suivantes, lorsqu'elles existent, et aux services offerts dans ces installations:
 - a) les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris l'affichage d'informations sur les voyages et les emplacements convenables prévus pour les services de billetterie;
 - b) les terminaux de marchandises;
 - c) les gares de triage et les gares de formation, y compris les gares de manœuvre;
 - d) les voies de garage;
 - e) les installations d'entretien, à l'exception de celles affectées à des services de maintenance lourde et qui sont réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques;
 - f) les autres infrastructures techniques, y compris les installations de nettoyage et de lavage;
 - g) les infrastructures portuaires maritimes et intérieures liées à des activités ferroviaires;
 - h) les infrastructures d'assistance;
 - i) les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, dont les redevances sont indiquées séparément sur les factures.
 3. Les prestations complémentaires peuvent comprendre:
 - a) le courant de traction, dont les redevances seront séparées, sur les factures, des redevances d'utilisation du système d'alimentation électrique, sans préjudice de l'application de la directive 2009/72/CE;
 - b) le préchauffage des voitures;
 - c) des contrats sur mesure pour:
 - le contrôle du transport de marchandises dangereuses,
 - l'assistance à la circulation de convois spéciaux.
 4. Les prestations connexes peuvent comprendre:
 - a) l'accès au réseau de télécommunications;
 - b) la fourniture d'informations complémentaires;
 - c) le contrôle technique du matériel roulant;
 - d) les services de billetterie dans les gares de voyageurs;
 - e) les services de maintenance lourde fournis dans des installations d'entretien réservées aux trains à grande vitesse ou à d'autres types de matériel roulant nécessitant des installations spécifiques.
-

ANNEXE III

CAPACITÉ FINANCIÈRE**(visée à l'article 20)**

Les informations que doivent communiquer les entreprises qui demandent une licence conformément à l'article 20 portent sur les éléments suivants:

- a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
 - b) fonds et éléments d'actif mobilisables à titre de garantie;
 - c) capital d'exploitation;
 - d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et matériel roulant;
 - e) charges pesant sur le patrimoine de l'entreprise;
 - f) impôts et cotisations sociales.
-

ANNEXE IV

CONTENU DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE DU RÉSEAU**(visé à l'article 27)**

Le document de référence du réseau visé à l'article 27 contient les informations suivantes:

- 1) un chapitre exposant la nature de l'infrastructure qui est mise à la disposition des entreprises ferroviaires et les conditions d'accès à cette infrastructure. Il est fait en sorte que les informations figurant dans ce chapitre concordent, sur une base annuelle, avec les registres d'infrastructures ferroviaires à publier conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, ou y fassent référence;
- 2) un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances et d'autres informations utiles relatives à l'accès applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les articles 31 à 36 en ce qui concerne les coûts et les redevances. Il contient, lorsqu'elles sont disponibles, des informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues au cours des cinq prochaines années;
- 3) un chapitre sur les principes et les critères de répartition des capacités. Ce chapitre expose les grandes caractéristiques des capacités de l'infrastructure mise à la disposition des entreprises ferroviaires et précise les restrictions éventuelles qui en limitent l'utilisation, et notamment les contraintes probables imposées par l'entretien du réseau. Il précise également les procédures et délais relatifs à la répartition des capacités. Il contient les critères spécifiques applicables à cette répartition, et notamment:
 - a) les procédures d'introduction des demandes de capacités auprès du gestionnaire de l'infrastructure par les candidats;
 - b) les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire;
 - c) les délais applicables aux procédures de demande et de répartition, les procédures à suivre pour demander des informations sur la programmation et les procédures de programmation des travaux d'entretien prévus et imprévus;
 - d) les principes régissant le processus de coordination et le système de règlement des litiges mis à disposition dans le cadre de ce processus;
 - e) les procédures à suivre et les critères à appliquer lorsque l'infrastructure est saturée;
 - f) des détails sur les restrictions imposées à l'utilisation des infrastructures;
 - g) les règles concernant la prise en compte des niveaux antérieurs d'utilisation des capacités pour déterminer les priorités lors du processus de répartition.Il détaille les mesures prises pour assurer un traitement adéquat des services de fret, des services internationaux et des demandes soumises à la procédure ad hoc. Il contient un modèle de formulaire pour les demandes de capacité. Le gestionnaire de l'infrastructure publie également des informations détaillées sur les procédures d'allocation des sillons internationaux;
- 4) un chapitre contenant des informations sur la demande de licence visée à l'article 25 de la présente directive et sur les certificats de sécurité ferroviaire délivrés conformément à la directive 2004/49/CE ou indiquant un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;
- 5) un chapitre contenant des informations sur les procédures de règlement des litiges et de recours concernant des questions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires et le système d'amélioration des performances visé à l'article 35;
- 6) un chapitre contenant des informations sur l'accès aux installations de service visées à l'annexe II et la tarification de leur utilisation. Les exploitants d'installations de service qui ne se trouvent pas sous le contrôle du gestionnaire de l'infrastructure fournissent des informations sur les tarifs pratiqués pour l'accès à l'installation et pour la prestation de services ainsi que des informations sur les conditions techniques d'accès, à inclure dans le document de référence du réseau, ou indiquent un site internet où ces informations sont mises gratuitement à disposition sous forme électronique;
- 7) Un modèle d'accord pour la conclusion d'accords-cadres entre un gestionnaire de l'infrastructure et un candidat conformément à l'article 42.

ANNEXE V

PRINCIPES DE BASE ET PARAMÈTRES DES CONTRATS ENTRE AUTORITÉS COMPÉTENTES ET GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE**(visés à l'article 30)**

Le contrat précise les dispositions de l'article 30 et comporte au moins les éléments suivants:

- 1) le champ d'application du contrat en ce qui concerne l'infrastructure et les installations de service, en conformité avec la structure indiquée à l'annexe II. Ce point englobe tous les aspects de la gestion de l'infrastructure, y compris l'entretien et le renouvellement des éléments de l'infrastructure déjà en service. Le cas échéant, la construction de nouvelles infrastructures peut également être mentionnée;
- 2) la structure des versements ou des fonds alloués aux différents services d'infrastructure énumérés à l'annexe II, à l'entretien et au renouvellement ainsi qu'à la résorption des arriérés d'entretien et de renouvellement existants. Le cas échéant, la structure des versements ou des fonds alloués à une nouvelle infrastructure peut être mentionnée;
- 3) les objectifs de performance orientés vers l'utilisateur, sous la forme d'indicateurs et de critères de qualité portant sur des éléments tels que:
 - a) les performances des trains, par exemple en termes de rapidité et de fiabilité, et la satisfaction de la clientèle;
 - b) la capacité du réseau;
 - c) la gestion des actifs;
 - d) les volumes d'activité;
 - e) les niveaux de sécurité; et
 - f) la protection de l'environnement;
- 4) le volume de l'arriéré d'entretien éventuel et les actifs qui seront retirés du service et, partant, généreront des flux financiers différents;
- 5) les mesures d'incitation visées à l'article 30, paragraphe 1, à l'exception de celles qui sont mises en œuvre par des mesures réglementaires, conformément à l'article 30, paragraphe 3;
- 6) les obligations d'information minimales incombant au gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne le contenu et la fréquence de présentation des rapports, y compris les informations à publier chaque année;
- 7) la durée convenue du contrat, qui est synchronisée et compatible avec la durée du plan d'entreprise, de la concession ou de la licence du gestionnaire de l'infrastructure, le cas échéant, et le cadre et les règles de tarification fixés par l'État;
- 8) les règles applicables en cas de perturbation importante des activités ou dans les situations d'urgence, y compris des plans d'urgence et de résiliation anticipée du contrat, ainsi que les règles en matière d'information en temps et en heure des utilisateurs;
- 9) les mesures de réparation à prendre si l'une des parties manque à ses obligations contractuelles; ou lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics; il s'agit notamment de définir les conditions et procédures de renégociation et de résiliation anticipée.

ANNEXE VI

EXIGENCES EN MATIÈRE DE COÛTS ET DE REDEVANCES EN RAPPORT AVEC L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE**(visées à l'article 32, paragraphe 1, et à l'article 35)**

1. Les paires d'éléments à prendre en compte par les gestionnaires de l'infrastructure, lorsqu'ils établissent la liste des segments de marché en vue d'introduire des majorations dans le système de tarification au sens de l'article 32, paragraphe 1, sont au minimum les suivantes:
 - a) services de transport de voyageurs/services de fret;
 - b) trains transportant des marchandises dangereuses/autres trains de marchandises;
 - c) services nationaux/services internationaux;
 - d) transport combiné/trains directs;
 - e) services urbains ou régionaux de transport de voyageurs/services interurbains de transport de voyageurs;
 - f) trains complets/trains de wagons isolés;
 - g) services ferroviaires réguliers/services ferroviaires occasionnels.
2. Le système d'amélioration des performances visé à l'article 35 repose sur les principes de base ci-après.
 - a) Pour parvenir à un niveau de performance convenu sans compromettre la viabilité économique d'un service, le gestionnaire de l'infrastructure arrête, en accord avec les candidats, les principaux paramètres du système d'amélioration des performances, et notamment la valeur des retards et les seuils applicables aux paiements dus au titre du système d'amélioration des performances par rapport à la fois aux mouvements de trains individuels et à l'ensemble des mouvements de trains d'une entreprise ferroviaire au cours d'une période donnée.
 - b) Le gestionnaire de l'infrastructure communique aux entreprises ferroviaires, cinq jours au moins avant le mouvement de train, l'horaire de service sur la base duquel les retards seront calculés. Le gestionnaire de l'infrastructure peut, en cas de force majeure ou de modification tardive de l'horaire de service, effectuer cette communication dans un délai plus court.
 - c) Tous les retards sont rangés dans l'une des catégories et sous-catégories de retards suivantes:
 1. gestion de l'exploitation/de la planification relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 1.1. établissement de l'horaire
 - 1.2. formation du train
 - 1.3. erreurs dans la procédure d'exploitation
 - 1.4. application erronée des règles de priorité
 - 1.5. personnel
 - 1.6. autres causes
 2. installations de l'infrastructure relevant du gestionnaire de l'infrastructure
 - 2.1. installations de signalisation
 - 2.2. installations de signalisation aux passages à niveau
 - 2.3. installations de télécommunication
 - 2.4. équipement d'alimentation électrique
 - 2.5. voie
 - 2.6. structures
 - 2.7. personnel
 - 2.8. autres causes
 3. problèmes d'ingénierie civile imputables au gestionnaire de l'infrastructure
 - 3.1. travaux de construction prévus

- 3.2. irrégularités dans l'exécution de travaux de construction
- 3.3. limitation de vitesse en raison d'une voie défectueuse
- 3.4. autres causes
4. causes imputables à d'autres gestionnaires de l'infrastructure
 - 4.1. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure précédent
 - 4.2. causes imputables au gestionnaire de l'infrastructure suivant
5. causes de nature commerciale imputables à l'entreprise ferroviaire
 - 5.1. durée d'arrêt excessive
 - 5.2. demande de l'entreprise ferroviaire
 - 5.3. opérations de chargement
 - 5.4. irrégularités dans le chargement
 - 5.5. préparation commerciale du train
 - 5.6. personnel
 - 5.7. autres causes
6. matériel roulant relevant de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire
 - 6.1. établissement/modification du tableau de service
 - 6.2. formation du train par l'entreprise ferroviaire
 - 6.3. problèmes concernant les voitures (transport de voyageurs)
 - 6.4. problèmes concernant les wagons (transport de marchandises)
 - 6.5. problèmes concernant les véhicules, locomotives et automotrices
 - 6.6. personnel
 - 6.7. autres causes
7. causes imputables à d'autres entreprises ferroviaires
 - 7.1. causes imputables à l'entreprise ferroviaire suivante
 - 7.2. causes imputables à l'entreprise ferroviaire précédente
8. causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 8.1. grève
 - 8.2. formalités administratives
 - 8.3. influence extérieure
 - 8.4. effets des conditions météorologiques et de causes naturelles
 - 8.5. retard dû à des causes externes affectant le réseau suivant
 - 8.6. autres causes
9. causes secondaires qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire
 - 9.1. risques, accidents et incidents dangereux

- 9.2. occupation de la voie en raison du retard du train
 - 9.3. occupation de la voie en raison du retard d'un autre train
 - 9.4. rotation
 - 9.5. correspondance
 - 9.6. à déterminer après enquête.
- d) Dans la mesure du possible, le retard est imputé à une seule organisation, en tenant compte à la fois de la responsabilité pour la perturbation causée et de l'aptitude à rétablir des conditions de circulation normales.
- e) Le calcul des paiements tient compte du retard moyen des services ferroviaires soumis à des exigences de ponctualité similaires.
- f) Le gestionnaire de l'infrastructure communique, dans les meilleurs délais, aux entreprises ferroviaires un calcul des paiements dus au titre du système d'amélioration des performances. Ce calcul comprend tous les mouvements de trains ayant subi un retard au cours d'une période maximale d'un mois.
- g) Sans préjudice des voies de recours existantes et des dispositions de l'article 56, en cas de litige concernant le système d'amélioration des performances, un système de règlement des litiges est mis à disposition pour régler rapidement ces litiges. Ce système est impartial à l'égard des parties concernées. En cas de recours à ce système, une décision est prise dans un délai de dix jours ouvrables.
- h) Une fois par an, le gestionnaire de l'infrastructure publie le niveau moyen annuel de performance auquel sont parvenues les entreprises ferroviaires au regard des principaux paramètres arrêtés dans le système d'amélioration des performances.
-

ANNEXE VII

CALENDRIER DU PROCESSUS DE RÉPARTITION**(visé à l'article 43)**

1. L'horaire de service est établi une fois par année civile.
 2. Les modifications de l'horaire de service interviennent à minuit le deuxième samedi de décembre. Lorsqu'une modification ou un ajustement est effectué après l'hiver, notamment pour prendre en compte, le cas échéant, les changements d'horaires du trafic régional de voyageurs, il intervient à minuit le deuxième samedi de juin ainsi que, le cas échéant, à d'autres moments entre ces dates. Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent convenir de dates différentes, auquel cas ils informent la Commission si le trafic international risque d'être perturbé.
 3. Le délai d'introduction des demandes de capacités à intégrer dans l'horaire de service ne peut pas dépasser douze mois avant l'entrée en vigueur de cet horaire.
 4. Au plus tard onze mois avant l'entrée en vigueur de l'horaire de service, les gestionnaires de l'infrastructure établissent des sillons internationaux provisoires en coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure pertinents. Les gestionnaires de l'infrastructure s'assurent, dans la mesure du possible, que ces sillons sont respectés dans la suite de la procédure.
 5. Au plus tard quatre mois après la date limite pour la présentation des offres par les candidats, le gestionnaire de l'infrastructure établit un projet d'horaire de service.
-

ANNEXE VIII

**INFORMATIONS COMPTABLES À SOUMETTRE À L'ORGANISME DE CONTRÔLE SUR DEMANDE
(visées à l'article 56, paragraphe 12)**

1. Séparation des comptes:
 - a) des comptes de profits et pertes et des bilans distincts pour les activités de fret, de transport de voyageurs et de gestion de l'infrastructure;
 - b) des informations détaillées sur chaque source et utilisation de fonds publics et d'autres formes de compensation, présentées d'une manière transparente et précise, y compris une analyse détaillée des flux de trésorerie des entreprises permettant de déterminer de quelle manière ces fonds publics et ces autres formes de compensation ont été utilisés;
 - c) des catégories de coûts et profits permettant d'établir si des subventions croisées ont été opérées entre ces différentes activités, conformément aux exigences de l'organisme de contrôle;
 - d) la méthode utilisée pour ventiler les coûts entre les différentes activités;
 - e) lorsque l'entreprise réglementée appartient à un groupe, des informations complètes sur les paiements interentreprises.
 2. Suivi des redevances d'accès aux voies:
 - a) les différentes catégories de coûts, et notamment des informations suffisantes sur les coûts marginaux/directs des différents services ou groupes de services pour permettre le suivi des redevances d'utilisation de l'infrastructure;
 - b) des informations suffisantes pour permettre le suivi des redevances individuelles versées pour les services (ou groupes de services); à la demande de l'organisme de contrôle, ces informations comprennent des données sur les volumes de services individuels, les prix des services individuels et les recettes totales afférentes aux services individuels et issues de la clientèle interne et externe;
 - c) les coûts et les recettes afférents à chaque service (ou groupe de services), établis à l'aide de la méthode de calcul des coûts appropriée, selon les modalités définies par l'organisme de contrôle, de manière à pouvoir déceler l'existence éventuelle d'une tarification anticoncurrentielle (subventions croisées, pratiques d'éviction et tarifs excessifs).
 3. Indication des performances financières:
 - a) un état des performances financières;
 - b) un état succinct des dépenses;
 - c) un état des dépenses d'entretien;
 - d) un état des dépenses d'exploitation;
 - e) un compte de résultat;
 - f) des notes d'accompagnement développant et expliquant ces informations, s'il y a lieu.
-

ANNEXE IX

PARTIE A

DIRECTIVES ABROGÉES AVEC LA LISTE DE LEURS MODIFICATIONS SUCCESSIVES**(visées à l'article 65)**

Directive 91/440/CEE du Conseil
(JO L 237 du 24.8.1991, p. 25)

Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 1)

Directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 164)

Directive 2006/103/CE du Conseil
(JO L 363 du 20.12.2006, p. 344)

uniquement le point B de l'annexe

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 1^{er}

Directive 95/18/CE du Conseil
(JO L 143 du 27.6.1995, p. 70)

Directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 26)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 29

Directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 75 du 15.3.2001, p. 29)

Décision 2002/844/CE de la Commission
(JO L 289 du 26.10.2002, p. 30)

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 164 du 30.4.2004, p. 44)

uniquement l'article 30

Directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil
(JO L 315 du 3.12.2007, p. 44)

uniquement l'article 2

PARTIE B

DÉLAIS DE TRANSPOSITION EN DROIT NATIONAL**(visés à l'article 65)**

Directive	Délai de transposition
91/440/CEE	1 ^{er} janvier 1993
95/18/CE	27 juin 1997
2001/12/CE	15 mars 2003
2001/13/CE	15 mars 2003
2001/14/CE	15 mars 2003
2004/49/CE	30 avril 2006
2004/51/CE	31 décembre 2005
2006/103/CE	1 ^{er} janvier 2007
2007/58/CE	4 juin 2009

ANNEXE X

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 2, paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1	Article 1 ^{er} , paragraphe 1, premier alinéa	Article 1 ^{er} , paragraphe 1
		Article 1 ^{er} , paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2
Article 2, paragraphe 2	Article 1 ^{er} , paragraphe 2		Article 2, paragraphe 1
		Article 1 ^{er} , paragraphe 3	Article 2, paragraphe 2
			Article 2, paragraphes 4 à 9
Article 2, paragraphe 4			Article 2, paragraphe 10
			Article 2, paragraphe 11
Article 3	Article 2, points b) et c)		Article 3, points 1) à 8)
			Article 3, points 9) à 13)
			Article 3, points 14) et 15)
			Article 3, points 16) et 17)
		Article 2	Article 3, points 18) à 28)
			Article 3, points 29) et 30)
Article 4		Article 4	
Article 5			Article 5, paragraphes 1 à 3
			Article 5, paragraphe 4
Article 6, paragraphes 1 et 2			Article 6, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 4			Article 6, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa			Article 6, paragraphe 4
Article 6, paragraphe 3, et annexe II			Article 7, paragraphe 1
		Article 4, paragraphe 2, et article 14, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
Article 7, paragraphes 1, 3 et 4		Article 6, paragraphe 1	Article 8, paragraphes 1, 2 et 3 Article 8, paragraphe 4
Article 9, paragraphes 1 et 2			Article 9, paragraphes 1 et 2
Article 10, paragraphes 3 et 3 bis			Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 10, paragraphe 3 ter			Article 11, paragraphes 1, 2 et 3 Article 11, paragraphe 4
Article 10, paragraphes 3 quater et 3 sexies			Article 11, paragraphes 5 et 6
Article 10, paragraphe 3 septies			Article 12, paragraphes 1 à 4 Article 12, paragraphe 5
Article 10 ter		Article 5	Article 13 Article 14 Article 15 Article 16
	Article 3		Article 17, paragraphes 1 à 4
	Article 4, paragraphes 1 à 4		Article 18
	Article 5		Article 19
	Article 6		Article 20, paragraphe 1
	Article 7, paragraphe 1		Article 20, paragraphe 2
	Annexe, partie I, point 1		Article 20, paragraphe 3
	Article 8		Article 21
	Article 9		Article 22
	Article 4, paragraphe 5		Article 23, paragraphe 1
	Article 10		Article 23, paragraphes 2 et 3
	Article 11		Article 24
	Article 15		Article 25
		Article 1 ^{er} , paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 26
		Article 3	Article 27
Article 10, paragraphe 5			Article 28

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 4, paragraphes 1, 3, 4, 5 et 6	Article 29
		Article 6, paragraphes 2 à 5	Article 30
		Article 7	Article 31
		Article 8	Article 32
		Article 9	Article 33
		Article 10	Article 34
		Article 11	Article 35
		Article 12	Article 36
			Article 37
		Article 13	Article 38
		Article 14, paragraphes 1 et 3	Article 39
		Article 15	Article 40
		Article 16	Article 41
		Article 17	Article 42
		Article 18	Article 43
		Article 19	Article 44
		Article 20, paragraphes 1, 2 et 3	Article 45, paragraphes 1, 2 et 3
			Article 45, paragraphe 4
		Article 20, paragraphe 4	Article 45, paragraphe 5
		Article 21	Article 46
		Article 22	Article 47
		Article 23	Article 48
		Article 24	Article 49
		Article 25	Article 50

Directive 91/440/CEE	Directive 95/18/CE	Directive 2001/14/CE	Présente directive
		Article 26	Article 51
		Article 27	Article 52
		Article 28	Article 53
		Article 29	Article 54
		Article 30, paragraphe 1	Article 55
		Article 30, paragraphe 2	Article 56, paragraphe 1
		Article 31	Article 57
Article 12			Article 58
Article 14 <i>bis</i>		Article 33, paragraphes 1, 2 et 3	Article 59
			Article 60
		Article 34, paragraphe 2	Article 61
Article 11 <i>bis</i>		Article 35, paragraphes 1, 2 et 3	Article 62
Article 10, paragraphe 9			Article 63
		Article 38	Article 64
			Article 65
	Article 17	Article 39	Article 66
Article 16	Article 18	Article 40	Article 67
			Annexe I
		Annexe II	Annexe II
	Annexe		Annexe III
		Annexe I	Annexe IV
			Annexe V
			Annexe VI
		Annexe III	Annexe VII
			Annexe VIII

DIRECTIVE 2012/35/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 21 novembre 2012
modifiant la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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 ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La formation des gens de mer et la délivrance de titres à ces derniers sont régies par la convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après dénommée «convention STCW»), de 1978, qui est entrée en vigueur en 1984 et a fait l'objet de modifications significatives en 1995.
- (2) La convention STCW a été incorporée dans le droit de l'Union pour la première fois par la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer ⁽³⁾. Les règles de l'Union sur la formation des gens de mer et la délivrance de titres à ces derniers ont ensuite été adaptées aux modifications apportées ultérieurement à la convention STCW, et un mécanisme commun de l'Union pour la reconnaissance des systèmes de formation des gens de

mer et de délivrance de titres dans les pays tiers a été mis en place. Ces règles sont compilées, au moyen d'une refonte, dans la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾.

- (3) La conférence des parties à la convention STCW, organisée à Manille en 2010, a apporté des modifications significatives à la convention STCW (ci-après dénommées «amendements de Manille»), notamment en ce qui concerne la prévention de pratiques frauduleuses en matière de titres, les normes d'aptitude physique, la formation en matière de sûreté, entre autres en ce qui concerne la piraterie et les vols à main armée, et la formation sur des thèmes ayant trait aux technologies. Les amendements de Manille ont également introduit des exigences applicables aux gens de mer qualifiés et ont établi des nouveaux profils professionnels tels que celui d'officier électrotechnicien.
- (4) Tous les États membres sont parties à la convention STCW et aucun d'entre eux n'a formulé d'objection contre les amendements de Manille dans le cadre de la procédure prévue à cet effet. Les États membres devraient donc aligner leurs règles nationales sur les amendements de Manille. Il y a lieu d'éviter tout conflit entre les engagements internationaux et les obligations à l'égard de l'Union des États membres. Par ailleurs, étant donné la dimension mondiale du transport maritime, il convient que les règles de l'Union relatives à la formation des gens de mer et à la délivrance de titres à ces derniers demeurent conformes aux règles internationales. Afin de refléter les amendements de Manille, il y a donc lieu de modifier plusieurs dispositions de la directive 2008/106/CE.
- (5) Une formation renforcée des gens de mer devrait porter sur la théorie et la pratique de manière que les gens de mer aient les qualifications nécessaires pour respecter les normes de sécurité et de sûreté et soient en mesure de réagir en cas de danger et en situation d'urgence.
- (6) Des normes de qualité et des systèmes de normes de qualité devraient être mis au point et appliqués en tenant compte, le cas échéant, de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relative à l'établissement d'un cadre européen de référence pour l'assurance de la qualité dans l'enseignement et la formation professionnels ⁽⁵⁾ ainsi que des mesures adoptées par les États membres dans ce domaine.

⁽¹⁾ JO C 43 du 15.2.2012, p. 69.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 23 octobre 2012 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 novembre 2012.

⁽³⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 28.

⁽⁴⁾ JO L 323 du 3.12.2008, p. 33.

⁽⁵⁾ JO C 155 du 8.7.2009, p. 1.

- (7) Les partenaires sociaux européens sont convenus de périodes minimales de repos applicables aux gens de mer et la directive 1999/63/CE⁽¹⁾ a été adoptée afin de mettre en œuvre cet accord. Cette directive ménage également la possibilité d'autoriser des dérogations relatives aux périodes minimales de repos des gens de mer. La possibilité d'accorder des dérogations devrait cependant être limitée en termes de durée maximale, de fréquence et de portée. Les amendements de Manille avaient pour objectif, entre autres, de fixer des limites objectives aux dérogations relatives aux périodes minimales de repos du personnel de veille et des gens de mer effectuant des tâches déterminées liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, le but étant de prévenir la fatigue. Il y a lieu d'incorporer les amendements de Manille dans la directive 2008/106/CE d'une manière qui préserve la cohérence avec la directive 1999/63/CE modifiée par la directive 2009/13/CE⁽²⁾.
- (8) Reconnaissant également qu'il importe de fixer des exigences minimales régissant les conditions de vie et de travail de tous les gens de mer, la directive 2009/13/CE sera applicable, comme cela est précisé dans ladite directive, dès que la convention du travail maritime de 2006 entrera en vigueur.
- (9) La directive 2008/106/CE prévoit également un mécanisme pour la reconnaissance des systèmes de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers dans les pays tiers. La reconnaissance est accordée par la Commission conformément à une procédure en vertu de laquelle la Commission est assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (ci-après dénommée l'«Agence») instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil⁽³⁾ et par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾. L'expérience acquise lors de l'application de ladite procédure montre que celle-ci devrait être modifiée, notamment en ce qui concerne le délai dont dispose la Commission pour prendre sa décision. Étant donné que, pour qu'il y ait reconnaissance, l'Agence doit planifier et effectuer une visite d'inspection, et, dans la plupart des cas, le pays tiers concerné doit réaliser des adaptations significatives aux prescriptions de la convention STCW, l'ensemble de la procédure ne peut être mené à bien en trois mois. L'expérience montre à cet égard qu'il serait plus réaliste de porter ce délai à dix-huit mois. Il y a donc lieu de modifier en conséquence le délai dont dispose la Commission pour prendre sa décision mais il convient, pour préserver une certaine flexibilité, de maintenir la possibilité pour l'État membre ayant introduit une demande de reconnaissance de reconnaître, à titre provisoire, le système STCW du pays tiers concerné. En outre, les dispositions relatives à la reconnaissance des qualifications professionnelles relevant de la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles⁽⁵⁾ ne sont pas applicables en ce qui concerne la reconnaissance des titres des gens de mer dans le cadre de la directive 2008/106/CE.
- (10) Les statistiques disponibles sur les gens de mer de l'Union sont incomplètes et souvent inexactes, ce qui complique l'élaboration des politiques dans ce secteur. Des données précises sur la délivrance de titres aux gens de mer ne peuvent pas entièrement résoudre le problème mais elles contribueraient manifestement à trouver une solution. En vertu de la convention STCW, les parties doivent tenir des registres de tous les titres et visas, ainsi que des revalidations pertinentes ou des autres mesures les concernant. Les États membres doivent tenir un registre des titres et visas délivrés. Afin d'obtenir des informations aussi complètes que possible sur la situation de l'emploi en Europe et exclusivement dans le but de faciliter l'élaboration des politiques par les États membres et la Commission, il conviendrait que les États membres soient tenus de transmettre à la Commission une sélection d'informations déjà disponibles dans leurs registres des brevets d'aptitude des gens de mer. Ces informations devraient être communiquées uniquement à des fins d'analyse statistique, et ne doivent pas être utilisées à des fins administratives, juridiques ou de vérification. Ces informations doivent être conformes aux exigences de l'Union en matière de protection des données et, en conséquence, une disposition à cet effet devrait être introduite dans la directive 2008/106/CE.
- (11) Les résultats de l'analyse de ces informations devraient être utilisés pour anticiper les tendances du marché du travail afin que les marins soient mieux à même d'organiser leur carrière et de tirer parti des possibilités offertes en matière d'enseignement et de formation professionnels. Ces résultats devraient également contribuer à l'amélioration de l'enseignement et de la formation professionnels.
-
- (1) Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST) — annexe: accord européen relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (JO L 167 du 2.7.1999, p. 33).
- (2) Directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006 (JO L 124 du 20.5.2009, p. 30).
- (3) JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.
- (4) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.
- (5) JO L 255 du 30.9.2005, p. 22.

- (12) Afin de réunir des données sur les professions maritimes qui correspondent à l'évolution de ces professions et des technologies, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour lui permettre d'adapter l'annexe V de la directive 2008/106/CE. L'utilisation desdits actes délégués devrait être limitée aux cas dans lesquels les modifications apportées à la convention et au code STCW impliquent la modification de ladite annexe. De plus, ces actes délégués ne devraient pas modifier les dispositions relatives aux données rendues anonymes visées dans ladite annexe. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, 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.
- (13) Le secteur du transport maritime de l'Union jouit d'un savoir-faire de haute qualité dans le domaine maritime, ce qui contribue à asseoir sa compétitivité. La qualité de la formation des gens de mer est importante pour la compétitivité de ce secteur et pour attirer les citoyens de l'Union, en particulier les jeunes, vers les métiers de la mer.
- (14) Afin de préserver des normes de qualité pour la formation des gens de mer, il convient de renforcer les mesures visant à prévenir les pratiques frauduleuses liées aux brevets d'aptitude et aux certificats d'aptitude.
- (15) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre de la directive 2008/106/CE, la Commission a été dotée de compétences d'exécution dans le domaine de la formation des gens de mer et de la délivrance de titres à ces derniers. Pour les mêmes raisons, des compétences d'exécution devraient également être conférées à la Commission en ce qui concerne les données statistiques que doivent lui transmettre les États membres. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux mécanismes de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽¹⁾.
- (16) La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption des prescriptions techniques nécessaires à la bonne gestion des données statistiques visées à l'annexe V de la directive 2008/106/CE et pour l'adoption des décisions d'exécution relatives à la reconnaissance ou à la révocation de la reconnaissance des systèmes STCW des pays tiers.
- (17) Les amendements de Manille sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2012, tandis que des dispositions transitoires peuvent être appliquées jusqu'au 1^{er} janvier 2017. Afin de faciliter le passage aux nouvelles règles, la présente directive devrait prévoir les mêmes dispositions transitoires que celles établies dans les amendements de Manille.
- (18) Le comité de sécurité maritime de l'OMI a noté, lors de sa 89^e session, que la mise en œuvre des amendements de Manille nécessitait des éclaircissements, compte tenu des dispositions transitoires qui y sont prévues et de la résolution 4 de la conférence STCW qui reconnaît que la conformité doit être totale d'ici au 1^{er} janvier 2017. Ces éclaircissements ont été fournis par les circulaires STCW.7/Circ.16 et STCW.7/Circ.17 de l'OMI. Plus particulièrement, la circulaire STCW.7/Circ.16 indique que la validité de tout titre prorogé ne devrait pas aller au-delà du 1^{er} janvier 2017 pour les gens de mer qui sont titulaires d'un brevet délivré conformément aux dispositions de la convention STCW s'appliquant juste avant le 1^{er} janvier 2012 et qui ne remplissent pas les conditions des amendements de Manille, ainsi que pour les gens de mer qui ont entamé un service en mer approuvé, un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant le 1^{er} juillet 2013.
- (19) Il convient d'éviter tout délai supplémentaire dans l'incorporation des amendements de Manille dans le droit de l'Union afin de préserver la compétitivité des marins de l'Union et de maintenir la sécurité à bord des navires grâce à une formation actualisée.
- (20) Afin de garantir la mise en œuvre uniforme des amendements de Manille au sein de l'Union, il est souhaitable que les États membres tiennent compte, dans la transposition de la présente directive, des orientations formulées dans les circulaires STCW.7/Circ.16 et STCW.7/Circ.17 de l'OMI.
- (21) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'alignement des règles actuelles de l'Union sur les règles internationales en matière de formation des gens de mer et de délivrance de titres à ces derniers, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽¹⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

(22) Il convient dès lors de modifier la directive 2008/106/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2008/106/CE

La directive 2008/106/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 1^{er} est modifié comme suit:

a) les points 18) et 19) sont remplacés par le texte suivant:

«18) "réglementation des radiocommunications": la réglementation des radiocommunications annexée, ou considérée comme annexée, à la convention internationale des télécommunications, telle que modifiée;

19) "navire à passagers": un navire tel que défini dans la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 74), telle que modifiée.»

b) le point 24) est remplacé par le texte suivant:

«24) "code STCW": le code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, adopté par la résolution 2 de la conférence STCW des parties de 1995, dans sa version mise à jour;»

c) le point 27) est supprimé;

d) le point 28) est remplacé par le texte suivant:

«28) "service en mer": un service effectué à bord d'un navire en rapport avec la délivrance ou la prorogation d'un brevet d'aptitude, d'un certificat d'aptitude ou d'une autre qualification;»

e) les points suivants sont ajoutés:

«32) "opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM": une personne qualifiée conformément au chapitre IV de l'annexe I;

33) "code ISPS": le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractants à la convention SOLAS 74, dans sa version mise à jour;

34) "agent de sûreté du navire": la personne à bord d'un navire, responsable devant le capitaine, qui est désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, notamment de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire;

35) "tâches liées à la sûreté": comprennent toutes les tâches liées à la sûreté à bord d'un navire, telles que définies au chapitre XI/2 de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée, et dans le code ISPS;

36) "brevet d'aptitude": un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers et opérateurs des radiocommunications dans le cadre du SMDSM conformément aux chapitres II, III, IV ou VII de l'annexe I, qui autorise son titulaire légitime à servir dans la capacité indiquée dans ce document et à exécuter les fonctions correspondantes au niveau de responsabilité qui y est spécifié;

37) "certificat d'aptitude": un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive relatives à la formation, aux compétences et au service en mer;

38) "attestation": un document, autre qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude, utilisé pour attester qu'il a été satisfait aux prescriptions pertinentes de la présente directive;

39) "officier électrotechnicien": un officier qualifié conformément au chapitre III de l'annexe I;

40) "marin qualifié Pont": un matelot ayant les qualifications requises conformément aux dispositions du chapitre II de l'annexe I;

41) "marin qualifié Machine": un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I;

42) "matelot électrotechnicien": un matelot ayant les qualifications requises conformément au chapitre III de l'annexe I.»

2) À l'article 3, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les gens de mer servant à bord d'un navire visé à l'article 2 reçoivent une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe I de la présente directive, et pour qu'ils soient titulaires de titres au sens de l'article 1^{er}, points 36) et 37), et/ou d'une attestation au sens de l'article 1^{er}, point 38).»

3) L'article 4 est supprimé.

4) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas»

b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude ne soient délivrés qu'aux candidats qui satisfont aux prescriptions du présent article.»

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les brevets d'aptitude et les certificats d'aptitude sont délivrés conformément à la règle 1/2, paragraphe 3, de l'annexe de la convention STCW.»

d) le paragraphe suivant est inséré:

«3 bis. Les brevets d'aptitude ne sont délivrés que par les États membres, après vérification de l'authenticité et de la validité de toute attestation nécessaire et conformément aux dispositions du présent article.»

e) à la fin du paragraphe 5, la phrase suivante est ajoutée:

«Les visas attestant la délivrance d'un brevet d'aptitude et les visas attestant la délivrance d'un certificat d'aptitude aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I ne sont délivrés que si toutes les exigences de la convention STCW et de la présente directive ont été satisfaites.»

f) les paragraphes 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

«6. Un État membre qui reconnaît un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de

l'annexe de la convention STCW en vertu de la procédure prévue à l'article 19, paragraphe 2, de la présente directive le vise pour en attester la reconnaissance seulement après s'être assuré de l'authenticité et de la validité du titre délivré. Le modèle de visa utilisé est conforme à la section A-1/2, paragraphe 3, du code STCW.

7. Les visas mentionnés aux paragraphes 5 et 6:

a) peuvent être délivrés en tant que documents distincts;

b) ne sont délivrés que par les États membres;

c) ont chacun un numéro unique, excepté les visas attestant la délivrance d'un brevet d'aptitude qui peuvent avoir le même numéro que le brevet d'aptitude en question, sous réserve que ce numéro soit unique; et

d) expirent chacun dès que le brevet d'aptitude visé ou le certificat d'aptitude visé délivré aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe de la convention STCW expire ou est révoqué, suspendu ou annulé par l'État membre ou le pays tiers qui les a délivrés et, en tout état de cause, cinq ans au plus tard après la date de leur délivrance.»

g) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«11. Les candidats à la délivrance de titres prouvent de manière satisfaisante:

a) leur identité;

b) qu'ils ont au moins l'âge prescrit par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé;

c) qu'ils satisfont aux normes d'aptitude médicale spécifiées dans la section A-1/9 du code STCW;

d) qu'ils ont accompli le service en mer et toute formation obligatoire connexe prescrits par les règles figurant à l'annexe I pour l'obtention du brevet d'aptitude ou du certificat d'aptitude demandé; et

e) qu'ils satisfont aux normes de compétence prescrites par les règles figurant à l'annexe I pour les capacités, les fonctions et les niveaux qui doivent être indiqués sur le visa du brevet d'aptitude.

Le présent paragraphe ne s'applique pas à la reconnaissance de visas effectuée au titre de la règle I/10 de la convention STCW.

États membres ou parties concernés un accord qui spécifie à la fois les détails des zones d'exploitation en question et les autres dispositions pertinentes.»

12. Les États membres s'engagent:

b) les paragraphes suivants sont insérés:

a) à tenir un ou des registres de tous les brevets d'aptitude et certificats d'aptitude et visas de capitaine et d'officier et, le cas échéant, de matelot, qui sont délivrés, sont arrivés à expiration ou ont été revalidés, suspendus, annulés ou déclarés perdus ou détruits, ainsi que des dispenses qui ont été accordées;

«3 bis. Les brevets d'aptitude des gens de mer délivrés par un État membre ou une partie à la convention STCW pour les voyages à proximité du littoral dans les limites qu'il ou elle a définies peuvent être acceptés par d'autres États membres pour le service dans les limites des voyages à proximité du littoral qu'ils ont définies, à condition que les États membres ou parties concernés aient conclu un accord spécifiant les détails des zones d'exploitation en question et les autres conditions applicables dans ces zones.

b) à fournir des renseignements sur l'état des brevets d'aptitude, visas et dispenses, aux autres États membres ou aux autres parties à la convention STCW et aux compagnies qui demandent à vérifier l'authenticité et la validité des brevets d'aptitude et/ou certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et aux officiers conformément aux dispositions des règles V/1-1 et V/1-2 de l'annexe I produits par les gens de mer en vue de leur reconnaissance, au titre de la règle I/10 de la convention STCW, ou afin d'obtenir un emploi à bord d'un navire;

3 ter. Les États membres qui définissent les voyages à proximité du littoral conformément aux prescriptions du présent article:

a) respectent les principes régissant les voyages à proximité du littoral qui sont énoncés dans la section A-I/3 du code STCW;

13. À partir du 1^{er} janvier 2017, les informations qui doivent être disponibles conformément au paragraphe 12, point b), sont accessibles sous forme électronique.»

b) indiquent les limites des voyages à proximité du littoral dans les visas délivrés conformément à l'article 5.»

5) L'article suivant est inséré:

7) À l'article 8, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5 bis

Informations adressées à la Commission

Chaque État membre fournit à la Commission, sur une base annuelle, aux seules fins d'analyse statistique et pour l'usage exclusif des États membres et de la Commission dans l'élaboration des politiques, les informations visées à l'annexe V de la présente directive sur les brevets d'aptitude et les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude. Aux mêmes fins, les États membres peuvent aussi fournir, sur une base volontaire, les certificats d'aptitude délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW.»

«1. Les États membres adoptent et font appliquer les mesures appropriées pour prévenir la fraude et autres pratiques illégales concernant les titres et visas délivrés et prévoient des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives.»

6) L'article 7 est modifié comme suit:

8) L'article 9 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1 bis. Un État membre qui, pour les navires bénéficiant des dispositions de la convention STCW relatives aux voyages à proximité du littoral, inclut les voyages au large du littoral d'autres États membres ou de parties à la convention STCW dans les limites des voyages à proximité du littoral qu'elle a définies, conclut avec les

«1. Les États membres établissent des processus et des procédures pour effectuer une enquête impartiale lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte, d'omission ou d'atteinte à la sûreté susceptible de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité des biens en mer ou le milieu marin et commis par des titulaires de brevets d'aptitude et de certificats d'aptitude ou de visas délivrés par cet État membre dans l'exécution des tâches liées à ces brevets d'aptitude ou à ces certificats d'aptitude, ainsi que pour révoquer, suspendre et annuler ces brevets d'aptitude et ces certificats d'aptitude pour une telle raison et pour prévenir la fraude.

2. Les États membres adoptent et font appliquer les mesures nécessaires pour prévenir la fraude et autres pratiques illégales concernant les brevets d'aptitude, certificats d'aptitude et visas délivrés.»

- b) au paragraphe 3, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

«Des sanctions pénales ou disciplinaires sont prévues et appliquées lorsque:»

- 9) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

- i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance de titres, y compris la délivrance des certificats médicaux, de délivrance des visas et de revalidation exercées par des entités ou des organismes non gouvernementaux sous leur autorité font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation d'objectifs définis, y compris ceux concernant les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluateurs, conformément à la section A-I/8 du code STCW;»

- ii) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) lorsque des entités ou des organismes gouvernementaux s'acquittent de ces activités, il existe un système de normes de qualité conformément à la section A-I/8 du code STCW;»

- iii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) les objectifs en matière d'enseignement et de formation et les normes de compétence connexes à atteindre sont clairement définis et que les niveaux de connaissances, de compréhension et d'aptitude correspondant aux examens et aux évaluations prescrits aux termes de la convention STCW sont identifiés;»

- b) au paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

«d) toutes les dispositions applicables de la convention et du code STCW, ainsi que leurs modifications, sont couvertes par le système de normes de qualité. Les États membres peuvent également inclure dans ce système les autres dispositions applicables de la présente directive.»

- c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Un rapport sur l'évaluation effectuée au titre du paragraphe 2 est communiqué à la Commission par les États membres, selon le modèle spécifié dans la section A-I/7 du code STCW, dans un délai de six mois à partir de la date de l'évaluation.»

- 10) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Normes d'aptitude physique

1. Les États membres définissent les normes d'aptitude médicale applicables aux gens de mer et les procédures à suivre pour la délivrance d'un certificat médical conformément au présent article et à la section A-I/9 du code STCW, en tenant compte, le cas échéant, de la section B-I/9 du code STCW.

2. Les États membres veillent à ce que les personnes responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des gens de mer soient des médecins praticiens agréés par l'État membre aux fins des examens médicaux des gens de mer, conformément à la section A-I/9 du code STCW.

3. Les gens de mer titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude délivré en vertu des dispositions de la convention STWC qui servent en mer possèdent également un certificat médical en cours de validité délivré conformément au présent article et à la section A-I/9 du code STCW.

4. Les candidats à la délivrance d'un certificat médical doivent:

- a) avoir 16 ans au moins;

- b) prouver leur identité de manière satisfaisante; et

- c) satisfaire aux normes d'aptitude médicale définies par l'État membre concerné.

5. Les certificats médicaux demeurent valables pendant une période maximale de deux ans, à moins que le marin ait moins de 18 ans, auquel cas la période maximale de validité est d'un an.

6. Si la période de validité d'un certificat médical expire au cours d'un voyage, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.

7. Dans des situations d'urgence, un État membre peut autoriser qu'un marin travaille sans certificat médical en cours de validité. Dans lesdites situations, la règle I/9 de l'annexe de la convention STCW s'applique.»

11) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Revalidation des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude»

b) le paragraphe suivant est inséré:

«2 bis. Tout capitaine et tout officier, pour continuer de servir en mer à bord de navires-citernes, satisfait aux prescriptions du paragraphe 1 du présent article et doit, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour le service à bord des navires-citernes, conformément au paragraphe 3 de la section A-I/11 du code STCW.»

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Chaque État membre compare les normes de compétence qu'il exigeait des candidats aux brevets d'aptitude délivrés jusqu'au 1^{er} janvier 2017 à celles qui sont précisées dans la partie A du code STCW pour l'obtention du brevet d'aptitude concerné et détermine s'il est nécessaire d'exiger que les titulaires de ces brevets d'aptitude reçoivent une formation appropriée pour la remise à niveau et l'actualisation de leurs connaissances ou que leurs compétences soient évaluées.»

d) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Aux fins de mettre à jour les connaissances des capitaines, des officiers et des opérateurs des radiocommunications, chaque État membre fait en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règles nationales et internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sûreté et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires autorisés à battre son pavillon, tout en respectant l'article 14, paragraphe 3, point b), et l'article 18.»

12) À l'article 13, le paragraphe 2 est supprimé.

13) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:

«f) les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances, comme le prévoit la convention STCW;

g) une communication vocale efficace est assurée à tout moment à bord de ses navires, conformément au chapitre V, règle 14, paragraphes 3 et 4, de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée.»

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Les compagnies veillent à ce que le capitaine, les officiers et les autres membres du personnel auxquels des tâches et responsabilités spécifiques sont confiées à bord de leurs navires rouliers à passagers aient suivi une formation de familiarisation en vue d'acquérir les aptitudes qui correspondent à la capacité à exercer et aux tâches et responsabilités à assumer, en tenant compte des recommandations énoncées dans la section B-I/14 du code STCW.»

14) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Aptitude au service

1. En vue de prévenir la fatigue, les États membres:

a) établissent et font appliquer des périodes de repos en ce qui concerne les membres du personnel chargés du quart et ceux qui effectuent des tâches déterminées liées à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution, conformément aux paragraphes 3 à 13;

b) exigent que les systèmes de quart soient organisés de telle sorte que l'efficacité du personnel chargé du quart ne soit pas compromise par la fatigue et que les tâches soient conçues de telle manière que les membres du premier quart au début d'un voyage et ceux des quarts suivants qui assurent la relève soient suffisamment reposés et aptes au service à tous autres égards.

2. En vue de prévenir la toxicomanie et l'abus d'alcool, les États membres s'assurent que des mesures adéquates sont mises en place conformément aux dispositions du présent article.

3. Les États membres tiennent compte du danger que présente la fatigue des gens de mer, notamment ceux dont les tâches consistent à assurer l'exploitation du navire en toute sécurité et sûreté.

4. Toutes les personnes auxquelles des tâches sont confiées en tant qu'officier de quart ou matelot faisant partie d'une équipe de quart et celles auxquelles sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la prévention de la pollution et à la sûreté bénéficient d'une période minimale de repos qui n'est pas inférieure à:

a) dix heures par période de vingt-quatre heures; et

b) soixante-dix-sept heures par période de sept jours.

5. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne dépasse pas quatorze heures.

6. Les prescriptions relatives aux périodes de repos, énoncées aux paragraphes 4 et 5, ne doivent pas nécessairement être appliquées en cas d'urgence ou dans d'autres conditions d'exploitation exceptionnelles. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation et les règles nationales et par les instruments internationaux se déroulent de manière à perturber le moins possible les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

7. Les États membres exigent que les horaires de quart soient affichés en un endroit facile d'accès. Ces horaires sont établis selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire et en anglais.

8. Si des gens de mer sont d'astreinte, par exemple lorsqu'un local de machines n'est pas gardé, ils bénéficient d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale du repos est perturbée par des appels.

9. Les États membres exigent que des registres des heures quotidiennes de repos des gens de mer soient tenus selon un modèle normalisé, dans la ou les langues de travail du navire et en anglais, afin qu'il soit possible de contrôler et de vérifier le respect du présent article. Les gens de mer reçoivent un exemplaire des mentions les concernant, qui est visé par le capitaine ou une personne autorisée par celui-ci, et par les gens de mer.

10. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 à 9, le capitaine d'un navire peut exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires pour assurer la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou pour porter secours à d'autres navires ou à des personnes en détresse en mer. Le cas échéant, le capitaine peut suspendre les horaires normaux de repos et exiger d'un marin qu'il accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale. Dès que possible après le retour à une situation normale, le capitaine fait en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

11. Dans le respect des principes généraux de la protection de la sécurité et de la santé des travailleurs et conformément à la directive 1999/63/CE, les États membres peuvent, au moyen de dispositions législatives ou réglementaires nationales ou d'une procédure à la disposition de l'autorité compétente, autoriser ou enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations relatives aux

heures de repos prévues au paragraphe 4, point b), et au paragraphe 5 du présent article, sous réserve que la période de repos ne soit pas inférieure à soixante-dix heures par période de sept jours et respecte les limites fixées aux paragraphes 12 et 13 du présent article. Ces dérogations sont, dans la mesure du possible, conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congés compensatoires aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée. Elles tiennent compte, dans la mesure du possible, des recommandations concernant la prévention de la fatigue qui sont énoncées dans la section B-VIII/1 du code STCW. Il n'est pas permis de déroger aux périodes minimales de repos prévues au paragraphe 4, point a), du présent article.

12. Les dérogations visées au paragraphe 11 et relatives à la période de repos hebdomadaire prévue au paragraphe 4, point b), ne sont pas autorisées pendant plus de deux semaines consécutives. L'intervalle entre deux périodes visées par ces dérogations à bord n'est pas inférieur à deux fois la durée de la dérogation.

13. Dans le cadre des dérogations possibles au paragraphe 5 visées au paragraphe 11, les périodes minimales de repos prévues par période de vingt-quatre heures au paragraphe 4, point a), ne peuvent être scindées en plus de trois périodes de repos, dont l'une d'une durée minimale de six heures, et aucune des deux autres périodes n'est inférieure à une durée d'une heure. L'intervalle entre des périodes de repos consécutives ne dépasse pas quatorze heures. Les dérogations ne se prolongent pas au-delà de deux périodes de vingt-quatre heures par période de sept jours.

14. En vue de prévenir l'abus d'alcool, les États membres établissent un taux d'alcoolémie maximal de 0,05 % ou une concentration maximale d'alcool dans l'haleine de 0,25 mg/l ou une quantité d'alcool maximale entraînant ces concentrations, pour les capitaines, les officiers et d'autres gens de mer auxquels sont confiées certaines tâches liées à la sécurité, à la sûreté et à la protection du milieu marin.»

15) À l'article 17, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) délivrer les titres visés à l'article 5;»

16) L'article 19 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Reconnaissance des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude»

- b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les gens de mer qui ne sont pas titulaires des brevets d'aptitude délivrés par les États membres et/ou des certificats d'aptitude délivrés par les États membres aux capitaines et aux officiers conformément aux règles V/1-1 et V/1-2 de la convention STCW peuvent être autorisés à servir à bord des navires battant pavillon d'un État membre, à condition qu'il ait été décidé de reconnaître leur brevet d'aptitude ou leur certificat d'aptitude conformément à la procédure prévue aux paragraphes 2 à 6 du présent article.»
- c) au paragraphe 2, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «2. Un État membre qui a l'intention de reconnaître, par visa, les brevets d'aptitude ou les certificats d'aptitude visés au paragraphe 1 délivrés par un pays tiers à un capitaine, à un officier ou à un opérateur des radio-communications pour le service à bord des navires battant son pavillon présente à la Commission une demande motivée de reconnaissance de ce pays tiers.»
- d) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:
- «3. La décision de reconnaissance d'un pays tiers est prise par la Commission. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2, dans un délai de dix-huit mois à compter de la date d'introduction de la demande de reconnaissance. L'État membre présentant la demande peut décider de reconnaître le pays tiers sur une base unilatérale jusqu'à ce qu'une décision soit prise en vertu du présent paragraphe.»
- 17) À l'article 20, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:
- «6. La décision de révoquer la reconnaissance est prise par la Commission. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2. Les États membres concernés prennent les mesures qui s'imposent pour mettre en œuvre la décision.»
- 18) À l'article 22, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:
- «1. Les navires, quel que soit leur pavillon, à l'exception de ceux visés à l'article 2, sont soumis, lorsqu'ils sont dans un port d'un État membre, au contrôle par l'État du port effectué par des agents dûment autorisés par cet État membre afin de vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude et/ou d'une attestation conformément à la convention STCW possèdent un tel brevet d'aptitude ou une dispense valide et/ou un certificat d'aptitude et/ou une attestation.»
- 19) À l'article 23, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:
- «a) vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet d'aptitude et/ou d'un certificat d'aptitude conformément à la convention STCW possèdent un brevet d'aptitude approprié ou une dispense valide, et/ou un certificat d'aptitude, ou fournissent un document prouvant qu'une demande de visa attestant la reconnaissance d'un brevet d'aptitude a été soumise aux autorités de l'État du pavillon;»
- 20) À l'article 23, le paragraphe 2 est modifié comme suit:
- a) la partie introductive est remplacée par le texte suivant:
- «2. Il est procédé à l'évaluation, conformément à la partie A du code STCW, de l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille et de sûreté, selon le cas, prescrites par la convention STCW s'il existe de bonnes raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que l'un des faits suivants s'est produit:»
- b) le point d) est remplacé par le texte suivant:
- «d) le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, ou à compromettre la sûreté;»
- 21) L'article suivant est inséré:
- «Article 25 bis
- Informations à des fins statistiques**
1. Les États membres communiquent à la Commission les informations énumérées à l'annexe V uniquement à des fins d'analyse statistique. Ces informations ne peuvent pas être utilisées à des fins administratives, juridiques ou de vérification et elles sont destinées à l'usage exclusif des États membres et de la Commission dans l'élaboration des politiques.
2. Les États membres mettent ces informations à la disposition de la Commission sur une base annuelle et sous format électronique; ils lui communiquent également les informations enregistrées jusqu'au 31 décembre de l'année précédente. Les États membres conservent tous les droits de propriété des informations sous forme de données brutes. Les statistiques élaborées à partir de ces informations sont rendues publiques conformément aux dispositions sur la transparence et la protection des informations figurant à l'article 4 du règlement (CE) n° 1406/2002

3. Afin de garantir la protection des données à caractère personnel, les États membres rendent anonymes toutes les informations personnelles visées à l'annexe V à l'aide de logiciels fournis ou approuvés par la Commission, avant de les transmettre à la Commission. La Commission n'utilise que ces informations rendues anonymes.

4. Les États membres et la Commission s'assurent que les mesures prises pour collecter, transmettre, stocker, analyser et diffuser ces informations sont conçues de telle sorte que l'analyse statistique est possible.

Aux fins du premier alinéa, la Commission adopte des mesures détaillées concernant les prescriptions techniques nécessaires à la bonne gestion des données statistiques. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 28, paragraphe 2.»

22) L'article 27 est remplacé par le texte suivant:

«Article 27

Modification

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 27 bis, afin de modifier l'annexe V de la présente directive en ce qui concerne le contenu et les détails spécifiques et pertinents des informations qui doivent être transmises par les États membres, pour autant que ces actes se limitent à tenir compte des modifications de la convention STCW et du code STCW et respectent les garanties relatives à la protection des données. Ces actes délégués ne peuvent pas modifier les dispositions relatives aux données rendues anonymes conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3.»

23) L'article suivant est inséré:

«Article 27 bis

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 des actes délégués visé à l'article 27 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 3 janvier 2013. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard le 4 avril 2017. 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 27 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 27 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»

24) L'article 28 est remplacé par le texte suivant:

«Article 28

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil (*). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (**).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(*) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

(**) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.»

25) L'article 29 est remplacé par le texte suivant:

«Article 29

Sanctions pénales

Les États membres établissent des systèmes de sanctions pénales punissant les infractions aux dispositions nationales adoptées en vertu des articles 3, 5, 7, 9 à 15, 17, 18, 19, 22, 23 et 24 et de l'annexe I, et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions pénales. Les sanctions ainsi arrêtées sont efficaces, proportionnées et dissuasives.»

26) L'article 30 est remplacé par le texte suivant:

«Article 30

Dispositions transitoires

En ce qui concerne les gens de mer qui ont entamé un service en mer approuvé, un programme d'enseignement et de formation approuvé ou un cours de formation approuvé avant le 1^{er} juillet 2013, les États membres peuvent continuer, jusqu'au 1^{er} janvier 2017, à délivrer, à reconnaître et à viser des brevets d'aptitude conformément aux prescriptions de la présente directive, comme ils l'étaient avant le 3 janvier 2013.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2017, les États membres peuvent continuer à renouveler et à revalider les brevets d'aptitude et visas conformément aux prescriptions de la présente directive, comme ils l'étaient avant le 3 janvier 2013.»

27) L'article 33 est supprimé.

28) Les termes «brevet» et «brevets» visés à l'article 5, paragraphes 2, 5, 8 et 10, à l'article 7, paragraphes 1 et 2, à l'article 8, paragraphes 2 et 3, à l'article 9, paragraphe 3, points a), b) et c), à l'article 10, paragraphe 1, points a) et d), à l'article 10, paragraphe 2, à l'article 12, paragraphe 1, à l'article 13, paragraphe 1, à l'article 14, paragraphe 1, point a), à l'article 16, paragraphes 1 et 2, à l'article 17, paragraphe 2, points d), e), f) et g), à l'article 19, paragraphe 2, deuxième alinéa, à l'article 19, paragraphes 4, 5 et 7, à l'article 20, paragraphes 3, 5 et 7, à l'article 21, paragraphe 1, à l'article 23, paragraphe 1, point b), à l'article 23, paragraphe 2, points e) et f), à l'article 23, paragraphe 3, et à l'article 24, point a), sont remplacés respectivement par les termes «titre» et «titres».

29) Les annexes sont modifiées comme suit:

a) l'annexe I de la directive 2008/106/CE est remplacée par l'annexe I de la présente directive;

b) l'annexe II de la directive 2008/106/CE est modifiée comme indiqué à l'annexe II de la présente directive;

c) le texte de l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe V de la directive 2008/106/CE.

Article 2

Transposition

1. Sans préjudice de l'article 30 de la directive 2008/106/CE, modifiée par l'article 1^{er}, point 26), de la présente directive, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 4 juillet 2014 au plus tard, et, en ce qui concerne l'article 1^{er}, point 5), de la présente directive, le 4 janvier 2015 au plus tard. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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

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

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

ANNEXE I

«ANNEXE I

FORMATION REQUISE AUX TERMES DE LA CONVENTION STCW ET VISÉE À L'ARTICLE 3

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les règles visées dans la présente annexe sont complétées par les dispositions obligatoires contenues dans la partie A du code STCW, à l'exception du chapitre VIII, règle VIII/2.

Toute référence à une prescription dans une règle constitue également une référence à la section correspondante de la partie A du code STCW.

2. La partie A du code STCW contient les normes de compétence auxquelles doivent satisfaire les candidats pour l'obtention et la revalidation des brevets d'aptitude prévues aux termes de la convention STCW. Afin de préciser le lien qui existe entre les dispositions concernant la délivrance d'autres titres qui figurent au chapitre VII et les dispositions des chapitres II, III et IV concernant la délivrance des titres, les aptitudes qui sont spécifiées dans les normes de compétence sont regroupées, de manière appropriée, en sept fonctions, à savoir:

- 1) navigation;
- 2) manutention et arrimage de la cargaison;
- 3) contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord;
- 4) mécanique navale;
- 5) électrotechnique, électronique et systèmes de commande;
- 6) entretien et réparation;
- 7) radiocommunications,

les niveaux de responsabilité étant les suivants:

- 1) niveau de direction;
- 2) niveau opérationnel;
- 3) niveau d'appui.

Les fonctions et les niveaux de responsabilité sont indiqués dans les sous-titres qui précèdent les tableaux sur les normes de compétence figurant dans les chapitres II, III et IV de la partie A du code STCW.

CHAPITRE II

CAPITAINE ET SERVICE "PONT"*Règle II/1***Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500**

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins;
 - 2.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-II/1 du code STCW et soit consignée dans un registre de formation approuvé, ou bien justifier d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins;

- 2.3. avoir exécuté, pendant une période de 6 mois au moins au cours du service en mer requis, des tâches liées au quart à la passerelle sous la supervision du capitaine ou d'un officier qualifié;
- 2.4. satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV, selon le cas, en ce qui concerne l'exécution des tâches attribuées en matière de radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
- 2.5. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/1 du code STCW; et
- 2.6. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

Règle II/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500

Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000

1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée:
 - 2.1.1. de 12 mois au moins pour le brevet de second; et
 - 2.1.2. de 36 mois au moins pour le brevet de capitaine; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins; et
 - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du code STCW pour les capitaines et les seconds des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000.

Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000

3. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000 doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
4. Tout candidat à un brevet doit:
 - 4.1. pour le brevet de second, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500;
 - 4.2. pour le brevet de capitaine, satisfaire aux prescriptions applicables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins; et
 - 4.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/2 du code STCW pour les capitaines et les seconds des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000.

Règle II/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 500

Navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

2. Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude pour servir en tant que capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 500 et 3 000.

Navires effectuant des voyages à proximité du littoral

Officier chargé du quart à la passerelle

3. Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectue des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
4. Tout candidat au brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit:
 - 4.1. avoir 18 ans au moins;
 - 4.2. avoir accompli:
 - 4.2.1. une formation spéciale comportant un service en mer approprié d'une durée adéquate conformément aux prescriptions de l'État membre; ou
 - 4.2.2. un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, en tant que membre du service "pont";
 - 4.3. satisfaire aux prescriptions applicables des règles du chapitre IV, selon le cas, en ce qui concerne l'exécution des tâches attribuées en matière de radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
 - 4.4. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du code STCW pour les officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral; et
 - 4.5. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

Capitaine

5. Tout capitaine servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectue des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
6. Tout candidat au brevet de capitaine d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral doit:
 - 6.1. avoir 20 ans au moins;
 - 6.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle;
 - 6.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/3 du code STCW pour les capitaines des navires de mer d'une jauge brute inférieure à 500 effectuant des voyages à proximité du littoral; et
 - 6.4. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

Exemptions

7. L'administration, si elle juge que les dimensions d'un navire et les conditions du voyage sont telles que l'application de la totalité des prescriptions de la présente règle et de la section A-II/3 du code STCW ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut, dans la mesure appropriée, exempter le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires de certaines de ces prescriptions en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Règle II/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle

1. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent lors du quart de fonctions non spécialisées, doit avoir obtenu le certificat approprié pour accomplir ces fonctions.

2. Tout candidat à un certificat doit:
 - 2.1. avoir 16 ans au moins;
 - 2.2. avoir accompli:
 - 2.2.1. un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant 6 mois au moins; ou
 - 2.2.2. une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de 2 mois au moins; et
 - 2.3. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/4 du code STCW.
3. Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des points 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart à la passerelle et comprendre l'exécution des tâches sous la supervision directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié.

Règle II/5

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de marin qualifié Pont

1. Tout marin qualifié Pont servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doit être titulaire d'un certificat approprié.
2. Tout candidat à un certificat doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins;
 - 2.2. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle;
 - 2.3. tout en étant qualifié pour servir en tant que matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle, avoir accompli un service en mer approuvé dans le service "pont" d'une durée:
 - 2.3.1. de 18 mois au moins, ou
 - 2.3.2. de 12 mois au moins et avoir suivi une formation approuvée; et
 - 2.4. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-II/5 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des matelots qualifiés pour les certificats délivrés avant le 1^{er} janvier 2012 avec celles spécifiées pour le certificat dans la section A-II/5 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Jusqu'au 1^{er} janvier 2017, un État membre qui est également partie à la convention de l'Organisation internationale du travail sur les certificats de capacité de matelot qualifié de 1946 (n^o 74) peut continuer de renouveler et de revalider les certificats et visas conformément aux dispositions de ladite convention.
5. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, dans le service "pont" pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive.

CHAPITRE III

SERVICE "MACHINES"

Règle III/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart "machine" dans une chambre des machines gardée ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

1. Tout officier chargé du quart "machine" dans une chambre des machines gardée ou tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.

2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins;
 - 2.2. avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, dans le cadre d'un programme de formation approuvé comportant une formation à bord qui satisfasse aux prescriptions de la section A-III/1 du code STCW et soit attestée dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins dont 30 mois au moins de service en mer au service "machines";
 - 2.3. avoir exécuté, pendant une période de 6 mois au moins au cours du service en mer prescrit, des tâches liées au quart "machine" sous la supervision du chef mécanicien ou d'un officier mécanicien qualifié;
 - 2.4. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/1 du code STCW; et
 - 2.5. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.

Règle III/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart "machine" à bord de navires de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts et avoir accompli, en cette qualité, un service en mer approuvé d'une durée:
 - 2.1.1. de 12 mois au moins en tant qu'officier mécanicien qualifié, pour le brevet de second mécanicien; et
 - 2.1.2. de 36 mois au moins, pour le brevet de chef mécanicien; toutefois, cette durée peut être ramenée à un minimum de 24 mois lorsque le candidat a effectué un service en mer d'une durée de 12 mois au moins en tant que second mécanicien; et
 - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/2 du code STCW.

Règle III/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 et 3 000 kilowatts

1. Tout chef mécanicien ou tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive comprise entre 750 et 3 000 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart "machine" et:
 - 2.1.1. pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien; et
 - 2.1.2. pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 24 mois de service en mer approuvé, dont au moins 12 mois avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien; et
 - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/3 du code STCW.

3. Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 3 000 kilowatts peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive inférieure à 3 000 kilowatts, à condition que son brevet soit visé en conséquence.

Règle III/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

1. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou tout matelot de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts, autre que les matelots en cours de formation et ceux qui s'acquittent de fonctions non spécialisées, doit posséder le certificat approprié pour accomplir ces fonctions.
2. Tout candidat à un certificat doit:
 - 2.1. avoir 16 ans au moins;
 - 2.2. avoir accompli:
 - 2.2.1. un service en mer approuvé comportant une formation et une expérience pendant 6 mois au moins; ou
 - 2.2.2. une formation spéciale, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, comportant un service en mer d'une durée approuvée de 2 mois au moins; et
 - 2.3. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/4 du code STCW.
3. Le service en mer, la formation et l'expérience requis en vertu des points 2.2.1 et 2.2.2 doivent se rapporter aux fonctions liées au quart dans la chambre des machines et comprendre l'exécution des tâches effectuées sous la supervision directe d'un officier mécanicien qualifié ou d'un matelot qualifié.

Règle III/5

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de marin qualifié Machine dans une chambre des machines gardée ou chargé d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

1. Tout marin qualifié Machine servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un certificat approprié.
2. Tout candidat à un certificat doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins;
 - 2.2. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart dans une chambre des machines gardée ou de matelot chargé d'exécuter des tâches dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel;
 - 2.3. tout en étant qualifié pour servir en tant que matelot faisant partie d'une équipe de quart "machine", avoir accompli un service en mer approuvé dans le service "machines" d'une durée:
 - 2.3.1. de 12 mois au moins; ou
 - 2.3.2. de 6 mois au moins et avoir suivi une formation approuvée; et
 - 2.4. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/5 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des marins du service "machines" pour les brevets délivrés avant le 1^{er} janvier 2012 avec celles spécifiées pour le brevet dans la section A-III/5 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, dans le service "machines" pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive.

*Règle III/6***Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier électrotechnicien**

1. Tout officier électrotechnicien servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet d'aptitude.
2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins;
 - 2.2. avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins, dont 6 mois au moins de service en mer, dans le cadre d'un programme de formation approuvé satisfaisant aux prescriptions de la section A-III/6 du code STCW et attesté dans un registre de formation approuvé, ou sinon, avoir accompli une formation aux techniques d'atelier combinée à un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins, dont 30 mois au moins dans le service "machines";
 - 2.3. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence spécifiées dans la section A-III/6 du code STCW; et
 - 2.4. satisfaire aux normes de compétence spécifiées au paragraphe 2 de la section A-VI/1, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2, aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 et aux paragraphes 1 à 3 de la section A-VI/4 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des officiers électrotechniciens pour les brevets délivrés avant le 1^{er} janvier 2012 avec celles spécifiées pour le brevet dans la section A-III/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, à bord d'un navire pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive et satisfont à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/6 du code STCW.
5. Nonobstant les prescriptions des points 1 à 4, une personne dûment qualifiée peut être considérée par un État membre comme apte à exercer certaines fonctions spécifiées dans la section A-III/6.

*Règle III/7***Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats de matelot électrotechnicien**

1. Tout matelot électrotechnicien servant à bord d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance propulsive égale ou supérieure à 750 kilowatts doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat à un brevet doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins;
 - 2.2. avoir accompli un service en mer approuvé durant lequel il doit avoir reçu une formation et une expérience pendant 12 mois au moins; ou
 - 2.3. avoir accompli une formation approuvée, comportant une période approuvée de service en mer de 6 mois au moins; ou
 - 2.4. posséder des qualifications qui correspondent aux compétences techniques décrites dans le tableau A-III/7 du code STCW et avoir accompli une période approuvée de service en mer de 3 mois au moins; et
 - 2.5. satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/7 du code STCW.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de compétence qu'il exigeait des matelots électrotechniciens pour les brevets délivrés avant le 1^{er} janvier 2012 avec celles qui sont spécifiées pour le brevet dans la section A-III/7 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire, le cas échéant, d'exiger que ces membres du personnel actualisent leurs qualifications.
4. Un État membre peut considérer que les gens de mer satisfont aux prescriptions de la présente règle s'ils ont servi, dans une capacité appropriée, à bord d'un navire pendant une période de 12 mois au moins au cours des 60 mois précédant l'entrée en vigueur de la présente directive et satisfont à la norme de compétence spécifiée dans la section A-III/7 du code STCW.

5. Nonobstant les prescriptions des points 1 à 4, une personne dûment qualifiée peut être considérée par un État membre comme apte à exercer certaines fonctions spécifiées dans la section A-III/7.

CHAPITRE IV

RADIOCOMMUNICATIONS ET OPÉRATEURS DES RADIOCOMMUNICATIONS

Note explicative

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans le règlement des radiocommunications et dans la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée. Les dispositions relatives à l'entretien du matériel radioélectrique sont énoncées dans la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée et dans les directives adoptées par l'Organisation maritime internationale.

Règle IV/1

Application

1. Sous réserve du point 2, les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux opérateurs des radiocommunications à bord des navires exploités dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) de la manière prescrite par la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée.
2. Les opérateurs des radiocommunications à bord des navires qui ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions du chapitre IV de la convention SOLAS 74 relatives au SMDSM ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions du présent chapitre. Les opérateurs des radiocommunications à bord de ces navires sont néanmoins tenus de satisfaire au règlement des radiocommunications. Les États membres doivent s'assurer que les brevets appropriés exigés par le règlement des radiocommunications sont délivrés à ces opérateurs ou reconnus en ce qui les concerne.

Règle IV/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'opérateur des radiocommunications dans le cadre du SMDSM

1. Toute personne chargée d'effectuer des tâches relatives aux radiocommunications à bord d'un navire tenu de participer au SMDSM doit être titulaire d'un brevet approprié ayant trait au SMDSM, délivré ou reconnu par l'État membre conformément aux dispositions du règlement des radiocommunications.
2. En outre, tout candidat à un brevet d'aptitude en vertu de la présente règle appelé à servir à bord d'un navire qui est tenu d'être muni, en vertu de la convention SOLAS 74, dans sa version modifiée, d'une installation radioélectrique doit:
 - 2.1. avoir 18 ans au moins; et
 - 2.2. avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée dans la section A-IV/2 du code STCW.

CHAPITRE V

FORMATION SPÉCIALE REQUISE POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES

Règle V/1-1

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques

1. Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques concernant la cargaison ou le matériel connexe à bord des pétroliers ou des navires-citernes pour produits chimiques doivent être titulaires d'un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques doit avoir reçu une formation de base conformément aux dispositions de la section A-VI/1 du code STCW et doit:
 - 2.1. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un pétrolier ou d'un navire-citerne pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-1 du code STCW; ou
 - 2.2. avoir accompli une formation de base approuvée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-1 du code STCW.
3. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des pétroliers doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers.

4. Tout candidat au certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers doit:
 - 4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques; et
 - 4.2. tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, avoir:
 - 4.2.1. accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un pétrolier; ou
 - 4.2.2. reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un pétrolier en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
 - 4.3. avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-1 du code STCW.
5. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des navires-citernes pour produits chimiques doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques.
6. Tout candidat à un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques doit:
 - 6.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques; et
 - 6.2. tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des pétroliers et des navires-citernes pour produits chimiques, avoir:
 - 6.2.1. accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un navire-citerne pour produits chimiques; ou
 - 6.2.2. reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un navire-citerne pour produits chimiques en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
 - 6.3. avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour produits chimiques et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/1-1 du code STCW.
7. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2, 4 ou 6, selon le cas, ou à ce qu'un visa soit dûment porté sur un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude existant.

Règle V/1-2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers et des matelots des navires-citernes pour gaz liquéfiés

1. Les officiers et les matelots chargés de tâches et de responsabilités spécifiques concernant la cargaison ou le matériel connexe à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doivent être titulaires d'un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.
2. Tout candidat à un certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit avoir suivi une formation de base conformément aux dispositions de la section A-VI/1 du code STCW et doit:
 - 2.1. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-2 du code STCW; ou
 - 2.2. avoir accompli une formation de base approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/1-2 du code STCW.

3. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne directement responsable du chargement, du déchargement, des précautions à prendre durant le transfert et la manutention des cargaisons, du nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées à la cargaison à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés.
4. Tout candidat à un certificat de formation avancée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés doit:
 - 4.1. satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés; et
 - 4.2. tout en remplissant les conditions requises pour l'obtention du certificat de formation de base aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés, avoir:
 - 4.2.1. accompli un service en mer approuvé d'une durée de 3 mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés; ou
 - 4.2.2. reçu une formation approuvée d'une durée d'un mois au moins à bord d'un navire-citerne pour gaz liquéfiés en qualité de surnuméraire, cette formation devant comprendre au moins trois opérations de chargement et trois opérations de déchargement et être attestée dans un registre de formation approuvé, compte tenu des recommandations énoncées dans la section B-V/1 du code STCW; et
 - 4.3. avoir accompli une formation avancée approuvée aux opérations liées à la cargaison des navires-citernes pour gaz liquéfiés et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/1-2 du code STCW.
5. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au point 2 ou 4, selon le cas, ou à ce qu'un visa soit dûment porté sur un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude existant.

Règle V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers

1. La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les États membres décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord de navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.
2. Avant d'être affectés à des tâches à bord d'un navire à passagers, les gens de mer doivent avoir reçu la formation prescrite aux points 4 à 7 ci-dessous qui correspond à leur capacité, à leurs tâches et à leurs responsabilités.
3. Les gens de mer qui sont tenus d'avoir reçu la formation prescrite aux points 4, 6 et 7 doivent, à des intervalles ne dépassant pas 5 ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des 5 dernières années.
4. Les capitaines, officiers et autre personnel désignés sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent avoir reçu la formation à l'encadrement des passagers spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du code STCW.
5. Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit avoir reçu la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du code STCW.
6. Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel pour être responsable de la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent avoir reçu une formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle qu'elle est spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du code STCW.
7. Les capitaines, les seconds, les chefs mécaniciens, les seconds mécaniciens et toute personne désignée comme étant directement responsable de l'embarquement et du débarquement des passagers, du chargement, du déchargement ou du saisissage de la cargaison ou de la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent avoir suivi une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle qu'elle est spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du code STCW.
8. Les États membres doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne qui remplit les conditions requises en vertu des dispositions de la présente règle.

CHAPITRE VI

FONCTIONS RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, À LA SÉCURITÉ, AUX SOINS MÉDICAUX ET À LA SURVIE*Règle VI/1***Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer**

1. Les gens de mer doivent être familiarisés et recevoir une formation ou un enseignement de base conformément à la section A-VI/1 du code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.
2. Lorsque la formation de base n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi le cours de formation de base.

*Règle VI/2***Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides**

1. Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides doit:
 - 1.1. avoir 18 ans au moins;
 - 1.2. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 6 mois au moins; et
 - 1.3. satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/2 du code STCW.
2. Tout candidat à un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides doit:
 - 2.1. être titulaire d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage et des canots de secours autres que les canots de secours rapides;
 - 2.2. avoir suivi un cours de formation approuvé; et
 - 2.3. satisfaire à la norme de compétence pour l'obtention d'un certificat d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides spécifiée aux paragraphes 7 à 10 de la section A-VI/2 du code STCW.

*Règle VI/3***Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies**

1. Les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre les incendies doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre les incendies qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 du code STCW, et doivent satisfaire à la norme de compétence qui y est spécifiée.
2. Si la formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux techniques avancées de lutte contre les incendies.

*Règle VI/4***Prescriptions minimales obligatoires en matière de soins médicaux d'urgence et de soins médicaux**

1. Les gens de mer désignés pour dispenser des soins médicaux d'urgence à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux d'urgence aux paragraphes 1, 2 et 3 de la section A-VI/4 du code STCW.
2. Les gens de mer désignés pour assumer la responsabilité des soins médicaux à bord d'un navire doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée pour les soins médicaux aux paragraphes 4, 5 et 6 de la section A-VI/4 du code STCW.
3. Si la formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux n'est pas comprise dans les qualifications requises pour l'obtention du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation en matière de soins médicaux d'urgence ou de soins médicaux.

*Règle VI/5***Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats d'aptitude d'agent de sûreté du navire**

1. Tout candidat au certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire doit:
 - 1.1. avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou un service en mer approprié et avoir une connaissance des opérations des navires; et
 - 1.2. satisfaire à la norme de compétence spécifiée aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/5 du code STCW pour la délivrance du certificat d'aptitude d'agent de sûreté du navire.
2. Les États membres doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré à toute personne qui remplit les conditions requises en vertu des dispositions de la présente règle.

*Règle VI/6***Prescriptions minimales obligatoires pour la formation et l'enseignement en matière de sûreté pour tous les gens de mer**

1. Les gens de mer doivent recevoir une formation de familiarisation en matière de sûreté et une formation ou un enseignement en matière de sensibilisation à la sûreté conformément aux paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/6 du code STCW et doivent satisfaire à la norme de compétence appropriée qui y est spécifiée.
2. Si la sensibilisation à la sûreté n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation de sensibilisation en matière de sûreté.
3. Chaque État membre doit comparer les normes de formation ou d'enseignement en matière de sûreté qu'il exigeait des gens de mer titulaires ou pouvant attester de qualifications avant l'entrée en vigueur de la présente directive avec celles qui sont spécifiées au paragraphe 4 de la section A-VI/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces gens de mer actualisent leurs qualifications.

Gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté

4. Les gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté doivent satisfaire à la norme de compétence spécifiée aux paragraphes 6 à 8 de la section A-VI/6 du code STCW.
5. Si la formation à des tâches spécifiques liées à la sûreté n'est pas comprise dans les qualifications requises pour la délivrance du brevet pertinent, il doit être délivré un certificat d'aptitude indiquant que le titulaire a suivi un cours de formation aux tâches spécifiques liées à la sûreté.
6. Chaque État membre doit comparer les normes de formation en matière de sûreté qu'il exigeait des gens de mer chargés de tâches spécifiques liées à la sûreté et titulaires ou pouvant attester de qualifications avant l'entrée en vigueur de la présente directive avec celles qui sont spécifiées au paragraphe 8 de la section A-VI/6 du code STCW et doit déterminer s'il est nécessaire d'exiger que ces gens de mer actualisent leurs qualifications.

CHAPITRE VII

AUTRES BREVETS*Règle VII/1***Délivrance d'autres brevets**

1. Nonobstant les prescriptions relatives à la délivrance des brevets énoncées aux chapitres II et III, les États membres peuvent choisir de délivrer ou d'autoriser que soient délivrés des brevets autres que ceux mentionnés dans les règles de ces chapitres, pourvu que soient réunies les conditions suivantes:
 - 1.1. les fonctions et les niveaux de responsabilité correspondants qui sont mentionnés sur les brevets ou les visas doivent être choisis parmi ceux qui sont indiqués dans les sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5, et A-IV/2 du code STCW et doivent être identiques;
 - 1.2. les candidats doivent avoir suivi un enseignement et une formation approuvés et satisfaire aux normes de compétence prescrites dans les sections pertinentes du code STCW et énoncées dans la section A-VII/1 dudit code pour les fonctions et les niveaux mentionnés sur les brevets et les visas;

- 1.3. les candidats doivent avoir accompli un service en mer approuvé et approprié pour l'exécution des fonctions et pour les niveaux mentionnés sur le brevet. La durée minimale du service en mer doit être équivalente à la durée du service en mer prescrite aux chapitres II et III. Toutefois, la durée minimale du service en mer ne doit pas être inférieure à celle prescrite dans la section A-VII/2 du code STCW;
 - 1.4. les candidats à un brevet qui sont appelés à exercer la fonction de navigation au niveau opérationnel doivent satisfaire aux prescriptions applicables du chapitre IV, selon le cas, pour exercer des tâches relatives aux radiocommunications conformément au règlement des radiocommunications;
 - 1.5. les brevets sont délivrés conformément aux prescriptions de l'article 5 de la présente directive et aux dispositions énoncées au chapitre VII du code STCW.
2. Il ne doit pas être délivré de brevets en vertu du présent chapitre sans que l'État membre ait communiqué à la Commission les informations prescrites par la convention STCW.

Règle VII/2

Délivrance des brevets aux gens de mer

Tous les gens de mers qui exercent une fonction ou un groupe de fonctions spécifiées dans les tableaux A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 ou A-II/5 du chapitre II ou dans les tableaux A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 ou A-III/5 du chapitre III ou A-IV/2 du chapitre IV du code STCW doivent être titulaires d'un brevet d'aptitude ou d'un certificat d'aptitude, selon le cas.

Règle VII/3

Principes régissant la délivrance d'autres brevets

1. Tout État membre qui choisit de délivrer ou d'autoriser la délivrance d'autres brevets doit veiller à ce que les principes suivants soient observés:
 - 1.1. un système de délivrance d'autres brevets ne doit être mis en œuvre que s'il assure un degré de sécurité en mer et a des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, équivalant au moins à ceux qui sont assurés par les autres chapitres; et
 - 1.2. toute disposition prise pour la délivrance d'autres brevets en vertu du présent chapitre doit prévoir l'interchangeabilité de ces brevets et de ceux délivrés en vertu des autres chapitres.
2. Le principe d'interchangeabilité visé au point 1 doit garantir que:
 - 2.1. les gens de mer brevetés en vertu des chapitres II et/ou III et les gens de mer brevetés en vertu du chapitre VII peuvent servir à bord de navires dont l'organisation de bord est soit de type classique, soit d'un autre type; et
 - 2.2. les gens de mer ne sont pas formés pour une organisation de bord particulière d'une façon qui porte atteinte à l'exercice de leurs aptitudes ailleurs.
3. Pour la délivrance de tout brevet en vertu des dispositions du présent chapitre, il convient de tenir compte des principes suivants:
 - 3.1. la délivrance d'autres brevets ne doit pas être utilisée en soi pour:
 - 3.1.1. réduire le nombre des membres de l'équipage à bord;
 - 3.1.2. abaisser l'intégrité de la profession ou dévaloriser les compétences professionnelles des gens de mer; ou
 - 3.1.3. justifier l'attribution des tâches combinées des officiers chargés du quart à la machine et à la passerelle à un seul et même titulaire de brevet pendant un quart déterminé, quel qu'il soit; et
 - 3.2. la personne qui a le commandement du navire doit être désignée comme étant le capitaine; la mise en œuvre d'un système de délivrance d'autres brevets ne doit pas porter atteinte à la position et à l'autorité légales du capitaine et des autres personnes.
4. Les principes énoncés aux points 1 et 2 doivent garantir le maintien de la compétence des officiers du service "pont" et du service "machines".

ANNEXE II

Le point 3 de l'annexe II est remplacé par le texte suivant:

- «3. La Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime et avec la participation éventuelle de tout État membre concerné, a confirmé, par une évaluation de cette partie pouvant comprendre l'inspection des installations et des procédures, que les prescriptions de la convention STCW relatives aux normes de compétence, de formation et de délivrance des brevets et aux normes de qualité sont pleinement respectées.»

ANNEXE III

«ANNEXE V

TYPE D'INFORMATIONS À COMMUNIQUER À LA COMMISSION À DES FINS STATISTIQUES

1. Dans les cas où il est fait référence à la présente annexe, il convient de fournir les informations ci-après spécifiées au paragraphe 9 de la section A-I/2 du code STCW pour tous les brevets d'aptitude ou visas attestant la délivrance des brevets d'aptitude, tous les visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres pays et dans les cas marqués d'un astérisque (*), de rendre anonymes lesdites informations, conformément à l'article 25 bis, paragraphe 3.

Brevets d'aptitude (BA)/Visas attestant la délivrance (VAD) d'un BA:

- numéro d'identification unique du marin, s'il est disponible (*),
- nom du marin (*),
- date de naissance du marin,
- nationalité du marin,
- sexe du marin,
- numéro visé du BA (*),
- numéro du VAD (*),
- capacité(s),
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document,
- date d'expiration,
- état du brevet,
- restrictions.

Visas attestant la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres pays (VAR):

- numéro d'identification unique du marin, s'il est disponible (*),
- nom du marin (*),
- date de naissance du marin,
- nationalité du marin,
- sexe du marin,
- pays délivrant le BA d'origine,
- numéro du BA d'origine (*),
- numéro du VAR (*),
- capacité(s),
- date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document,
- date d'expiration,

- état du visa,
 - restrictions.
2. Les États membres peuvent fournir, à titre volontaire, des informations figurant sur les certificats d'aptitude (CA) délivrés aux matelots conformément aux chapitres II, III et VII de l'annexe de la convention STCW, par exemple:
- numéro d'identification unique du marin, s'il est disponible (*),
 - nom du marin (*),
 - date de naissance du marin,
 - nationalité du marin,
 - sexe du marin,
 - numéro du CA (*),
 - capacité(s),
 - date de délivrance ou date de la dernière revalidation du document,
 - date d'expiration,
 - état du CA.»
-

Prix d'abonnement 2012 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 310 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	840 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	100 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR