

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	I Communications	
	Commission	
93/C 257/01	ECU.....	1
93/C 257/02	Récapitulatif des appels à la concurrence, publiés dans le <i>Supplément au Journal officiel des Communautés européennes</i> , financés par la Communauté économique européenne dans le cadre du Fonds européen de développement (FED) ou du budget communautaire (Semaine du 14 au 18 septembre 1993)	2
93/C 257/03	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire n° IV/M.337 — Allied Signal/Knorr-Bremse)	2
93/C 257/04	Procédure d'information — Réglementations techniques	3
93/C 257/05	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 92 et 93 du traité CEE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection.....	4
	II Actes préparatoires	
	Commission	
93/C 257/06	Proposition de décision du Conseil établissant une responsabilité distincte de la République tchèque et de la République slovaque à l'égard du prêt accordé à la Tchécoslovaquie conformément à la décision 91/106/CEE du Conseil	7
93/C 257/07	Proposition de directive du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile	8

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire (<i>suite</i>)	Page
	III <i>Informations</i>	
	Commission	
93/C 257/08	Bateau d'inspection — Procédure ouverte	13
93/C 257/09	Identification des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices ayant la capacité de lancer des marchés supérieurs aux seuils fixés par les directives relatives aux marchés publics — Procédure ouverte — Avis modificatif aux avis publiés le 12. 8. 1993 sous les références: 93/C 218/13 et 93/S 156-41538/FR	14

I

(Communications)

COMMISSION

ECU ⁽¹⁾

21 septembre 1993

(93/C 257/01)

Montant en monnaie nationale pour une unité:

Franc belge et franc luxembourgeois	40,9295	Dollar des États-Unis	1,19328
Couronne danoise	7,83687	Dollar canadien	1,57811
Mark allemand	1,91164	Yen japonais	126,154
Drachme grecque	274,860	Franc suisse	1,66880
Peseta espagnole	152,943	Couronne norvégienne	8,35177
Franc français	6,68118	Couronne suédoise	9,61784
Livre irlandaise	0,821309	Mark finlandais	6,92103
Lire italienne	1862,65	Schilling autrichien	13,4507
Florin néerlandais	2,14779	Couronne islandaise	81,9903
Escudo portugais	195,471	Dollar australien	1,82403
Livre sterling	0,774355	Dollar néo-zélandais	2,15122

La Commission a mis en service un télex à répondeur automatique qui transmet à tout demandeur, sur simple appel télex de sa part, les taux de conversion dans les principales monnaies. Ce service fonctionne chaque jour à partir de 15 h 30 jusqu'au lendemain à 13 heures.

L'utilisateur doit procéder de la manière suivante:

- appeler le numéro de télex 23789 à Bruxelles,
- émettre son propre indicatif télex,
- former le code «cccc» qui déclenche le système de réponse automatique entraînant l'impression des taux de conversion de l'écu sur son télex,
- ne pas interrompre la communication avant la fin du message, signalée par l'impression «ffff».

Note: La Commission a également en service un télex à répondeur automatique (sous le n° 21791) et un télécopieur à répondeur automatique (sous le n° 296 10 97) donnant des données journalières concernant le calcul des taux de conversion applicables dans le cadre de la politique agricole commune.

⁽¹⁾ Règlement (CEE) n° 3180/78 du Conseil du 18 décembre 1978 (JO n° L 379 du 30. 12. 1978, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1971/89 (JO n° L 189 du 4. 7. 1989, p. 1).

Décision 80/1184/CEE du Conseil du 18 décembre 1980 (convention de Lomé) (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 34).

Décision n° 3334/80/CECA de la Commission du 19 décembre 1980 (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 27).

Règlement financier du 16 décembre 1980 applicable au budget général des Communautés européennes (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 23).

Règlement (CEE) n° 3308/80 du Conseil du 16 décembre 1980 (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 1).

Décision du conseil des gouverneurs de la Banque européenne d'investissement du 13 mai 1981 (JO n° L 311 du 30. 10. 1981, p. 1).

Récapitulatif des appels à la concurrence, publiés dans le *Supplément au Journal officiel des Communautés européennes*, financés par la Communauté économique européenne dans le cadre du Fonds européen de développement (FED) ou du budget communautaire

(Semaine du 14 au 18 septembre 1993)

(93/C 257/02)

Numéro de l'appel d'offres	Numéro et date du Journal officiel Supplément «S»	Pays	Objet	Date limite remise soumission
3735	S 182 du 17. 9. 1993	Fidji	FJ-Suva: Présélection d'entreprises	13. 10. 1993
3720	S 183 du 18. 9. 1993	Éthiopie	ET-Addis-Abeba: Produits chimiques pour tannage (<i>rectificatif</i>)	22. 9. 1993
3721	S 183 du 18. 9. 1993	Éthiopie	ET-Addis-Abeba: Matières premières et produits chimiques	23. 9. 1993
3693	S 183 du 18. 9. 1993	Zambie	ZM-Lusaka: Assistance technique (<i>rectificatif</i>)	15. 10. 1993

Notification préalable d'une opération de concentration

(Affaire n° IV/M.337 — Allied Signal/Knorr-Bremse)

(93/C 257/03)

1. Le 14 septembre 1993, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Knorr-Bremse AG (Allemagne) et Allied Signal Inc. (États-Unis d'Amérique) acquièrent, au sens de l'article 3 paragraphe 1 point b) dudit règlement, le contrôle en commun d'une entreprise commune qui sera active, au niveau mondial, dans le domaine de la conception, du développement, de la production, de la distribution et de la vente de systèmes de freinage aérodynamique (et de certains autres composants pour la construction automobile) destinés aux véhicules commerciaux de plus de six tonnes.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

- pour l'entreprise Knorr-Bremse AG: développement, production et distribution de systèmes de freinage ferroviaire et pour automobiles, de produits de fonderie et d'amortisseurs de vibrations à torsion,
- pour l'entreprise Allied Signal Inc.: développement, production et distribution de produits de la construction aéronautique et automobile et de matériaux et machines aux utilisations industrielles multiples.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopie ou par courrier, sous la référence IV/M.337 — Allied Signal/Knorr-Bremse, à l'adresse suivante:

Commission des Communautés européennes
 Direction générale de la concurrence (DG IV)
 Task Force Concentrations
 Avenue de Cortenberg 150
 B-1049 Bruxelles
 [Télécopieur: (32 2) 296 43 01].

⁽¹⁾ JO n° L 395 du 30. 12. 1989, p. 1.
 JO n° L 257 du 21. 9. 1990, p. 13 (*rectificatif*).

Procédure d'information — Réglementations techniques

(93/C 257/04)

- Directive 83/189/CEE du Conseil, du 28 mars 1983, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques.
(JO n° L 109 du 26. 4. 1983, p. 8.)
- Directive 88/182/CEE du Conseil, du 22 mars 1988, modifiant la directive 83/189/CEE.
(JO n° L 81 du 26. 3. 1988, p. 75.)

Notifications de projets nationaux de réglementations techniques reçues par la Commission.

Référence (*)	Titre	Échéance du «Statu quo» de 3 mois (*)
93-0206-B	Spécifications d'agrément pour des PABX à connecter au réseau public belge de télécommunications (SPEC BE-SP-001)	6. 12. 1993
93-0207-B	Spécifications d'agrément pour des postes téléphoniques analogiques connectés au réseau téléphonique public commuté (SPEC BE-SP-208)	6. 12. 1993
93-0208-B	Spécifications d'agrément pour des terminaux X.25 à connecter sur des accès directs au réseau public belge à commutation par paquets (SPEC BE-SP-125)	6. 12. 1993
93-0209-B	Installations des commutateurs téléphoniques domestiques (SPEC BE-SP-230)	6. 12. 1993
93-0210-B	Spécifications d'agrément pour des câbles et fils isolés dans les installations téléphoniques (SPEC BE-SP-232)	6. 12. 1993

(*) Année, numéro d'enregistrement, État membre auteur.

(*) Échéance pour commentaires de la Commission et des États membres.

(*) La procédure d'information habituelle n'est pas d'application pour les notifications «Pharmacopée».

(*) Pas d'échéance due à l'acceptation de la motivation de l'urgence de la Commission.

La Commission rappelle sa communication du 1^{er} octobre 1986 (JO n° C 245 du 1. 10. 1986, p. 4) aux termes de laquelle elle considère que, si un État membre adopte une règle technique tombant sous le coup des dispositions de la directive 83/189/CEE sans communiquer le projet à la Commission et sans respecter l'obligation de *statu quo*, la règle ainsi adoptée ne peut pas être rendue exécutoire à l'égard de tiers en vertu du système législatif de l'État membre considéré. La Commission estime donc que les parties en litige ont le droit d'attendre des tribunaux nationaux qu'ils refusent la mise en application de règles techniques nationales qui n'ont pas été communiquées comme l'exige la législation communautaire.

Pour d'éventuelles informations sur ces notifications, s'adresser aux services nationaux dont la liste a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 67 du 17 mars 1989.

Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 92 et 93 du traité CEE

Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection

(93/C 257/05)

Date d'adoption: 30. 6. 1993

État membre: France

Numéro de l'aide: N 188/93

Titre: Modification des régimes de taxation de la production de programmes de cinéma et de télévision — Introduction d'une taxe sur les vidéocassettes préenregistrées

Objectif: Maintien de productions audiovisuelles de haute qualité en langue française, mettant en valeur la culture française

Base juridique: Décrets n° 59-733 du 18 juin 1959, n° 59-1512 du 30 décembre 1959 et n° 86-175 du 6 février 1986, modifiés

Article 49 de la loi de finances de 1992

Budget: 1991

Programmes de cinéma: 413 millions de francs français (60 millions d'écus)

Programmes de télévision: 539 millions de francs français (78 millions d'écus)

Bénéfices supplémentaires dégagés en 1993, provenant de la taxe sur la vidéo (cinéma et télévision confondus: 25 millions de francs français)

Intensité du montant de l'aide: Environ 10 %

Conditions: Rapport annuel

Date d'adoption: 28. 7. 1993

État membre: Royaume-Uni (Angleterre et pays de Galles)

Numéro de l'aide: N 410/93

Titre: Prorogation au-delà de 1998 des arrangements créant l'obligation d'acheter des combustibles non fossiles [Non-Fossil Fuel Obligation (NFFO)], incluant une taxe sur les combustibles fossiles, destinés à promouvoir l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelable

Objectif: Permettre la production de 900 mégawatts supplémentaires d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelable jusqu'à ce que ce mode de production soit viable

Base juridique: Electricity Act 1989

Budget: Jusqu'à 180 millions de livres sterling par an

Intensité du montant de l'aide: Entre 30 et 60 %, dégressive

Durée: Jusqu'en 2015 environ

Conditions: Rapport annuel et rapport sur chaque NFFO

Date d'adoption: 17. 8. 1993

État membre: Allemagne

Numéro de l'aide: N 391/93

Titre: Modification des régimes PRE (augmentation des limites de prêt) pour les régimes suivants:

- régime régional PRE (Ouest)
- régime PRE d'aide au démarrage
- régime PRE de traitement des eaux usées
- régime PRE de gestion des déchets
- régime PRE de réduction de la pollution atmosphérique
- régime PRE d'aide à la conservation de l'énergie

Objectif: Aide accordée aux petites et moyennes entreprises sous forme de prêts bonifiés et pouvant être utilisée à diverses fins, notamment au démarrage, à l'investissement, à la maîtrise de la pollution et à la conservation de l'énergie

Base juridique: ERP-Wirtschaftsplangesetz 1993

Budget: Montant global des fonds disponibles consacrés aux prêts en 1993 (sont pris en compte les régimes régionaux dans les *Länder* occidentaux et les programmes spéciaux d'aide à la construction dans les nouveaux *Länder*: 14 milliards de marks allemands (7 milliards d'écus), dont 10 milliards de marks allemands à l'Est

Intensité du montant de l'aide: Moins de 7,5 % brut dans les *Länder* occidentaux et Berlin-Ouest, environ 10 % dans les nouveaux *Länder* (limite de prêt portée à 500 000 marks allemands pour les deux premiers régimes et possibilité de dépasser la limite de 1 million de marks allemands dans les *Länder* occidentaux pour les quatre derniers régimes)

Conditions: Rapport annuel

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Espagne (Andalousie)

Numéro de l'aide: 339/93

Titre: Aides à l'amélioration des conditions de travail

Objectif: Amélioration des conditions de travail et de la sécurité

Investissements, études et formation

Base juridique: Orden de 6 de abril de 1993

Budget: 290 millions de pesetas espagnoles (1,88 million d'écus)

Intensité du montant de l'aide: 15 millions de pesetas espagnoles par entreprise (97 325 écus) au maximum

Durée: Un an (1993)

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Allemagne (Thuringe)

Numéro de l'aide: N 362/93

Titre: Régime d'aides aux investissements pour le secteur du tourisme

Objectif: Promouvoir le développement du secteur du tourisme ainsi que la création et le développement de petites et moyennes entreprises au sein de ce secteur
Régime d'aides aux investissements sous forme de subventions

Base juridique: Mittelstandsförderungsgesetz des Landes Thüringen

Budget: 1993: 10 millions de marks allemands (5 millions d'écus)

1994-1996: 35 millions de marks allemands (17 millions d'écus)

Intensité du montant de l'aide: Investissements productifs: de 15 à 23 %

Investissements d'infrastructure: 90 %

Durée: Indéterminée

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Espagne (Pays basque)

Numéro de l'aide: N 370/93

Titre: Aides en faveur de nouveaux hôtels, appartements touristiques et à l'amélioration des installations

Objectif: Développement du tourisme

Base juridique: Proyecto de orden por el que se instituyen subvenciones a nuevos hoteles, apartamentos turísticos, modernización y mejora de instalaciones y nuevos productos turísticos

Budget: 91 millions de pesetas espagnoles (environ 607 000 écus)

[1 écu = 149,871 pesetas espagnoles (taux de change au 1^{er} juillet 1993)]

Intensité du montant de l'aide: Aides forfaitaires avec différents plafonds

Durée: Un an (1993)

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Allemagne (Thuringe)

Numéro de l'aide: N 371/93

Titre: Régime d'aides à l'investissement dans les zones où l'industrie est en perte de vitesse

Objectif: Promouvoir le développement des petites et moyennes entreprises et améliorer l'infrastructure des zones où l'industrie est en perte de vitesse (régime d'aides à l'investissement sous forme de subventions)

Base juridique: Mittelstandsförderungsgesetz des Landes Thüringen vom 17. 9. 1991

Budget: 1993: 4 millions de marks allemands (2 millions d'écus)

1994-1996: 20 millions de marks allemands (10 millions d'écus)

Intensité du montant de l'aide: Investissements productifs: de 15 à 23 %

Investissements d'infrastructure: 70 %

Durée: Indéterminée

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Allemagne (Thuringe)

Numéro de l'aide: N 372/93

Titre: Régime de prêts d'encouragement à l'investissement en faveur des petites et moyennes entreprises

Objectif: Subventions à l'investissement en faveur des petites et moyennes entreprises

Base juridique: Richtlinie zum Mittelstandskreditprogramm, basierend auf dem Mittelstandsförderungsgesetz vom 17. 9. 1991, Paragraphen 23, 44 und 44a der Thüringer Landeshaushaltsordnung

Budget: 1993: 22,5 millions de marks allemands (11,25 millions d'écus)

1994-1996: 75 millions de marks allemands (37,5 millions d'écus)

Intensité du montant de l'aide: Équivalent-subvention brut estimé à 23,87 % au maximum

Durée: Indéterminée

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Espagne (îles Canaries)

Numéro de l'aide: 337/93

Titre: Aides à l'emploi dans des projets d'utilité collective

Objectif: Financement d'embauches dans des services d'utilité collective

Base juridique: Decreto

Budget: 1 800 millions de pesetas espagnoles (11,67 millions d'écus)

Durée: Un an (1993)

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Italie (Sicile)

Numéro de l'aide: 397/93

Titre: Mesures en faveur de l'agritourisme

Objectif: Investissements dans le secteur du tourisme sous forme de subventions aux entrepreneurs agricoles

Base juridique: Disegno di legge n. 405/1992 del governo regionale

Budget: 75 milliards de liras italiennes (environ 42 millions d'écus) de 1993 à 1995

Intensité du montant de l'aide: 55 % (brut) au maximum

Durée: Jusqu'à 1995 sur base de l'enveloppe budgétaire existante

Date d'adoption: 27. 8. 1993

État membre: Royaume-Uni (Écosse)

Numéro de l'aide: N 403/93

Titre: Obligation d'acheter des sources d'énergie renouvelable (Scottish renewables Obligation-SRO)

Objectif: Promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelable

Vente et prix garantis pour l'électricité produite et fournie

Base juridique: Electricity Act 1989

Budget: De 7 à 8 millions de livres sterling (9,8 millions d'écus) la première année

47 millions de livres sterling (59 millions d'écus) en l'an 2000

Intensité du montant de l'aide: De 30 à 60 %

Durée: De 1994 à 2020

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de décision du Conseil établissant une responsabilité distincte de la République tchèque et de la République slovaque à l'égard du prêt accordé à la Tchécoslovaquie conformément à la décision 91/106/CEE du Conseil

(93/C 257/06)

COM(93) 399 final

(Présentée par la Commission le 1^{er} septembre 1993)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 235,

vu la proposition de la Commission, présentée après consultation du comité monétaire,

vu l'avis du Parlement européen,

considérant que, en vertu de la décision 91/106/CEE du Conseil (*), la Communauté a accordé à la République fédérative tchèque et slovaque un prêt à moyen terme d'un montant de 375 millions d'écus en principal, afin de soutenir sa balance des paiements, de renforcer ses réserves et de faciliter la convertibilité de sa monnaie; que le prêt a été intégralement décaissé par la Commission en deux tranches, l'une de 185 millions d'écus en août 1991 et l'autre de 190 millions d'écus en février 1992;

considérant que, conformément à la loi constitutionnelle portant dissolution de la République fédérative tchèque et slovaque, adoptée par l'Assemblée fédérale le 25 novembre 1992, la République fédérative tchèque et slovaque a cessé d'exister le 31 décembre 1992 et que les États successeurs sont la République tchèque et la République slovaque;

considérant que, en vertu de la loi constitutionnelle relative au partage des biens entre la République tchèque et la République slovaque, adoptée par l'Assemblée fédérale le 13 novembre 1992, les prêts contractés par la République fédérative tchèque et slovaque sont scindés entre la République tchèque et la République slovaque selon un rapport de 2 à 1, qui correspond à l'importance relative de leur population respective; que les autorités tchèques et slovaques ont demandé à la Communauté d'accepter le partage de la responsabilité de la République fédérative tchèque et slovaque au titre du prêt de 375 millions d'écus accordé par la Communauté conformément à la décision 91/106/CEE;

considérant que la République tchèque et la République slovaque continuent à honorer pleinement les engagements au titre du service de la dette afférent au prêt de la

Communauté de 375 millions d'écus; qu'elles se sont engagées à procéder, à raison respectivement de deux tiers et d'un tiers, aux versements à effectuer pour le remboursement du principal et le paiement des intérêts et frais accessoires dans le cadre de l'opération de prêt;

considérant qu'il y a lieu d'autoriser la Commission à prendre les mesures appropriées pour que les engagements résultant du prêt accordé en application de la décision 91/106/CEE soient partagés entre la République tchèque et la République slovaque conformément à la loi adoptée par l'Assemblée fédérale le 13 novembre 1992;

considérant que le traité ne prévoit pas, pour l'adoption de la présente décision d'autres pouvoirs d'action que ceux de l'article 235,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article unique

1. La République tchèque et la République slovaque assument une responsabilité distincte, à raison respectivement de deux tiers et d'un tiers, pour tous les versements à effectuer pour le remboursement du principal et le paiement des intérêts et frais accessoires se rapportant au prêt de 375 millions d'écus accordé à la République fédérative tchèque et slovaque conformément à la décision 91/106/CEE.
2. À cet effet, la Commission est autorisée à procéder avec les autorités tchèques et slovaques, après consultation du comité monétaire, aux modifications nécessaires de l'accord de prêt initial entre la Communauté et la République fédérative tchèque et slovaque.
3. Les conditions arrêtées dans la décision 91/106/CEE s'appliquent par analogie aux arrangements qui seront adoptés en vertu du paragraphe 2 et les modalités financières de l'accord de prêt initial sont maintenues.
4. Tous les coûts connexes supportés par la Communauté pour la conclusion et la mise en œuvre des arrangements prévus par la présente décision sont à la charge de la République tchèque et de la République slovaque à raison respectivement de deux tiers et d'un tiers.

(*) JO n° L 56 du 2. 3. 1991, p. 24.

Proposition de directive du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

(93/C 257/07)

COM(93) 406 final

(Présentée par la Commission le 1^{er} septembre 1993)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'achèvement du marché intérieur et la libéralisation des transports aériens auront pour effet d'accroître les opérations de trafic aérien et, en particulier, celles impliquant des équipages, des aéronefs et des entreprises d'États membres différents;

considérant qu'un niveau général élevé de sécurité dans le marché unique nécessite des procédures harmonisées dans la mesure où les liens directs entre États membres individuels et exploitants individuels se feront plus rares; que l'exploitation d'aéronefs dans la Communauté impliquera plus de contacts multilatéraux entre les États membres et les exploitants et que, en conséquence, il faudra des principes généraux pour permettre aux États membres d'appliquer le même niveau élevé de mesures de prévention des accidents;

considérant qu'il convient de maintenir un niveau de sécurité élevé dans l'aviation civile en Europe et que tout doit être mis en œuvre pour réduire le nombre, déjà limité, d'accidents et d'incidents graves;

considérant qu'il convient de tenir compte de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui prévoit la mise en œuvre de toutes les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs; qu'il convient également de tenir compte, en particulier, de l'annexe 13 à ladite convention qui fixe les normes et pratiques internationales recommandées en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents d'aviation;

considérant qu'une conduite diligente des enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile améliorerait la sécurité aérienne en contribuant à la prévention de ces accidents et incidents;

considérant que les règles internationales disposent que les enquêtes sur les accidents doivent être conduites sous la responsabilité de l'État d'occurrence et que si l'État d'occurrence n'effectue pas d'enquête sur les incidents, celle-ci devrait être conduite par l'État d'immatriculation;

considérant que les enquêtes sur les incidents graves devraient être effectuées de manière analogue aux enquêtes sur les accidents;

considérant que si, pour les besoins de la sécurité aérienne, les enquêtes sur les accidents doivent être menées le plus rapidement possible, les enquêteurs devraient pouvoir mener à bien leur mission avec toute la liberté que leur accorde le système juridique;

considérant que les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile devraient être effectuées par un organisme indépendant pour éviter tout conflit d'intérêt et toute possible implication dans les causes de l'événement qui fait l'objet de l'enquête; que cet organisme devrait être équipé à cet effet et que ses tâches pourraient comporter d'autres activités de prévention;

considérant que, pour des fins de prévention des accidents, il importe que les conclusions des enquêtes sur les accidents soient publiées dans les plus brefs délais et que les parties intéressées aient la possibilité de formuler des commentaires au sujet desdites conclusions;

considérant qu'il convient de tenir compte de la spécificité des incidents lors de la diffusion des conclusions d'une enquête sur un incident;

considérant que les recommandations de sécurité formulées à la suite d'une enquête sur un accident ou un incident doivent être dûment prises en considération;

considérant que l'enquête technique ne devrait être utilisée qu'à des fins de prévention et que, dès lors, seules les informations d'ordre purement matériel recueillies dans le cadre de l'enquête devraient pouvoir être utilisées pour établir des fautes ou des responsabilités,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

La présente directive a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques dont l'objectif exclusif est la prévention de futurs accidents ou incidents.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive concerne les enquêtes sur les accidents et incidents de l'aviation civile se produisant sur le territoire de la Communauté européenne eu égard aux obligations internationales des États membres.

2. La présente directive s'applique également, en dehors du territoire de la Communauté européenne, aux enquêtes sur les incidents graves impliquant un aéronef immatriculé dans un État membre ou exploité par une entreprise établie dans un État membre, dès lors qu'elles ne sont pas effectuées par un autre État membre.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «accident»: un événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel:

— une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

— dans l'aéronef

ou

— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées

ou

— directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès,

ou

— l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle:

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol

et

— qui, normalement, devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages ou à de petites entailles ou perforations du revêtement,

ou

— l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;

b) «blessure grave»: toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui:

— nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies

ou

— se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez)

ou

— se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon

ou

— se traduit par la lésion d'un organe interne

ou

— se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps

ou

— résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux;

c) «blessure mortelle»: toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne la mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident;

d) «causes»: tout acte, omission, événement, condition ou toute combinaison de ces divers éléments qui conduit à l'accident ou à l'incident;

e) «enquête»: les activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité;

f) «enquêteur désigné»: la personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête;

g) «enregistreur de bord»: tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef en vue de faciliter les enquêtes sur les accidents et les incidents;

h) «entreprise»: une personne physique, une personne morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou bien un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;

i) «incident»: un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitant;

j) «incident grave»: un incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire. L'annexe de la présente directive contient une liste d'exemples d'incidents graves;

k) «recommandation de sécurité»: une proposition formulée par l'organisme d'enquête sur les accidents de l'État qui a mené l'enquête technique, sur la base de renseignements résultant de ladite enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents.

Article 4

Obligation d'enquête

1. Tout accident ou incident grave fait l'objet d'une enquête, dont l'étendue est déterminée par l'organisme enquêteur compte tenu de l'objectif poursuivi par la présente directive.

2. Ceci n'empêche pas les États membres de prendre des mesures pour permettre la réalisation d'une enquête sur un incident si l'organisme d'enquête peut espérer en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

Article 5

Statut de l'enquête

1. Les États membres définissent, dans le cadre de leurs systèmes juridiques internes respectifs, un statut juridique de l'enquête permettant aux enquêteurs désignés d'accomplir leur mission de la manière la plus efficace et dans les délais les plus courts.

2. Sans préjudice des procédures judiciaires internes en vigueur et en coopération avec les autres autorités des États membres responsables de l'enquête judiciaire, les dispositions visées au paragraphe 1 doivent notamment permettre:

— le libre accès au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'appareil ou à son épave,

— le prélèvement immédiat et contrôlé de débris ou d'éléments et l'enlèvement de corps aux fins d'examen ou d'analyse,

— l'accès immédiat au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, de même que l'exploitation de ces éléments,

— la réalisation immédiate d'un examen ou de prélèvements sur le corps des victimes ou des personnes impliquées,

— l'audition de témoins,

— le libre accès aux informations pertinentes détenues par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités responsables de l'aviation civile ou de l'aéroport.

Article 6

Organisme d'enquête

1. Les États membres s'assurent que la réalisation des enquêtes techniques est confiée à un organisme aéronautique permanent. Cet organisme est fonctionnellement indépendant, notamment des autorités aéronautiques nationales responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports.

2. Nonobstant le paragraphe 1, les activités confiées à cet organisme peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne pour autant que ces activités n'affectent pas son indépendance et n'impliquent de sa part aucune responsabilité d'ordre réglementaire, normatif ou administratif.

3. L'organisme visé au paragraphe 1 est doté des moyens lui permettant d'accomplir sa mission, en toute indépendance par rapport aux autorités susvisées et doit pouvoir disposer, pour ce faire, des ressources suffisantes. Son personnel bénéficie d'un statut lui donnant les garanties d'indépendance et la protection nécessaires. Il comprend au moins un enquêteur susceptible d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident ou d'incident grave d'aéronef.

4. Si cela est nécessaire, l'organisme qui mène une enquête peut demander l'assistance d'organismes d'autres États membres pour fournir:

a) les installations, équipements et appareils afin de leur permettre:

— de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets intéressants aux fins de l'enquête,

— d'exploiter les indications des enregistreurs de bord,

— de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs;

b) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes afin de leur confier des travaux déterminés et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur.

Une telle assistance devrait, autant que possible, être donnée à titre gratuit.

*Article 7***Rapport d'accident**

1. Toute enquête technique sur un accident fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type d'accident. Ce rapport rappelle l'objectif exclusif de l'enquête mentionné à l'article 1^{er} de la présente directive et contient, si nécessaire, des recommandations de sécurité.
2. L'organisme d'enquête publie le rapport dans les meilleurs délais et, si possible, dans les douze mois suivant la date de l'accident.
3. Le projet de rapport est soumis pour commentaires à toute partie que l'organisme d'enquête estime concernée par l'enquête. Celle-ci formule ses commentaires dans un délai fixé par l'organisme d'enquête.

*Article 8***Rapport d'incident**

1. Toute enquête sur un incident impliquant l'aviation civile fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'incident et contenant, si nécessaire, les recommandations de sécurité pertinentes. Ce rapport préserve, autant que possible, l'anonymat des parties mêlées à l'incident.
2. Ce rapport fait l'objet d'une diffusion aussi large que possible auprès des parties susceptibles de bénéficier des conclusions dudit rapport.

*Article 9***Recommandations de sécurité**

1. Les rapports et les recommandations de sécurité visés à l'article 7 paragraphe 1 et à l'article 8 paragraphe 1 sont adressés aux personnes, entreprises ou autorités aéronautiques nationales intéressées. Des copies en sont transmises à la Commission.
2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les recommandations de sécurité des organismes d'enquête soient dûment prises en considération et, le cas échéant, suivies d'effet sans préjudice de la

réglementation communautaire, particulièrement celle relative au fonctionnement du marché unique.

*Article 10***Responsabilité**

1. L'analyse et les conclusions tirées de l'enquête ou découlant de celle-ci ne sont pas utilisables pour la détermination de fautes professionnelles ou dans le cadre d'actions en responsabilité.
2. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.
3. Les rapports d'enquête ne doivent pas être utilisés à des fins disciplinaires.
4. Dans le cadre des articles 5 et 6, les États membres prennent les mesures nécessaires afin de protéger les enquêteurs contre toute implication dans des litiges visant à déterminer les fautes ou les responsabilités en cas d'accident ou d'incident.

Article 11

La directive 80/1266/CEE du Conseil est abrogée.

Article 12

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.
2. 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.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

*ANNEXE***LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES**

Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre indicatif en rapport avec la définition de l'expression «incident grave».

- Une quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.
 - Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.
 - Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.
 - Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.
 - Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.
 - Tout incendie ou toute fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
 - Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
 - Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme un accident.
 - Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.
 - Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.
 - Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.
 - Tout incident au décollage ou à l'atterrissage, tel qu'une prise de terrain trop courte, un dépassement de piste ou une sortie latérale de piste.
 - Toute panne de systèmes, tout phénomène météorologique, toute évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef.
 - Toute panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.
-

III

(Informations)

COMMISSION

Bateau d'inspection — Procédure ouverte

(93/C 257/08)

1. **Pouvoir adjudicateur:** Commission des Communautés européennes, direction générale de la pêche, «contrôle, inspection, licences» (DG XIV/C/3), rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles.

2. a) **Mode de passation:** Appel d'offres public.

b)

3. a) **Lieu de livraison:** Zone réglementaire NAFO (divisions NAFO 3 L, 3 M, 3 N et 30).

b) **Objet du marché:** La Commission des Communautés européennes entend affréter un bateau spécifique pour effectuer des inspections de pêche dans la zone NAFO, conformément au programme d'inspection commune internationale et de surveillance adopté par le règlement (CEE) n° 1956/88 du Conseil, du 9.6.1988 (JO n° L 175 du 6.7.1988, p. 1), modifié par le règlement (CEE) n° 436/92 du 10.2.1992 (Jo n° L 54 du 28.2.1992).

Ce bateau, qui sera pris en location par la Commission, devra présenter toutes les facilités pour permettre le contrôle, la montée à bord et l'inspection des bateaux de pêche battant pavillon des parties contractantes à la convention NAFO, opérant dans la zone réglementaire. Le bateau affrété doit entreprendre chaque année 1 patrouille d'inspection d'une durée de 10 mois au moins pour chaque patrouille.

La surveillance des activités de pêche et la mise en œuvre des inspections seront conduites et organisées par les inspecteurs des pêches des Communautés européennes présents à bord du navire.

Le bateau d'inspection sera pris en location conformément à une convention de type «Uniform Time Charter» passée entre le (ou les) propriétaire(s) du bateau et la Commission des Communautés européennes.

c), d)

4. **Délai de livraison:** La patrouille d'inspection doit avoir lieu en février 1994.

5. a) **Demande de documents:** Des informations complémentaires sur les conditions et spécificités du contrat peuvent être demandées au service mentionné au point 1, à l'attention de M. Pedersen, tél. (32-2) 295 06 45.

b), c)

6. a) **Date limite de réception des offres:** 8. 10. 1993.

b) **Adresse:** La transmission des offres se fait soit par la poste à l'adresse suivante: Commission des Communautés européennes, direction générale de la pêche, à l'attention de M. Pedersen, JII 99-7/23, rue de la Loi, B-1049 Bruxelles, soit par dépôt auprès du service précité.

Si l'envoi est fait par la poste, ce mode de transport étant considéré comme préférable, il doit obligatoirement être recommandé.

Comme preuve de présentation avant l'expiration du délai fait foi:

le cachet de la poste ou,

le reçu daté et signé par le fonctionnaire de la division susmentionnée auquel l'offre a été remise.

L'envoi doit être fait sous double enveloppe. Les deux enveloppes seront fermées, l'enveloppe intérieure portant, en plus de l'indication du service destinataire comme il est indiqué dans l'appel d'offres, la mention: «Appel d'offres n° XIV/C/3/NAFO, émanant de ... - À ne pas ouvrir par le service du courrier».

Les enveloppes autocollantes pouvant être ouvertes et refermées sans qu'il y ait trace apparente de la manipulation ne doivent pas être utilisées.

L'offre doit être rédigée en triple exemplaire.

c) **Langue(s):** La proposition devra être rédigée dans une des langues officielles de la Communauté.

7. a) **Personnes admises à l'ouverture des offres:** Les offres seront ouvertes par M. Curran, M. Koster et M. Pedersen.

b) **Date, heure et lieu:** 18. 10. 1993 (10.00) à Bruxelles.

8.

9. **Modalités de financement et de paiement:** Les informations concernant les dispositions relatives au financement des opérations et aux procédures de paiement peuvent être obtenues au même titre que les informations complémentaires visées au point 4 ci-dessus.

- 10.
11. **Conditions minimales:** Les offres doivent comporter: une estimation de tous les frais éventuels (notamment tous les coûts rapportant aux activités opérationnelles du bateau pendant la période location doivent être pris en compte par le propriétaire), un descriptif détaillé des spécifications du bateau, la date de disponibilité du navire, le nom du port et la date à laquelle le bateau peut être inspecté par des responsables de la Commission des Communautés européennes.
12. **Délai de maintien des offres:** Un an à compter du délai de la date de dépôt de l'offre.
13. **Critères d'attribution:** La Commission appliquera les critères suivants pour l'attribution des marchés: montant de la location, caractère opérationnel du navire, expérience des candidats.
14. **Autres renseignements:** La Commission se réserve le droit de choisir librement entre les offres ou de ne pas accepter aucune des offres présentées comme réponse à cette notice.
15. **Date d'envoi de l'avis:** 16. 9. 1993.
16. **Date de réception de l'avis par l'OPOCE:** 16. 9. 1993.

Identification des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices ayant la capacité de lancer des marchés supérieurs aux seuils fixés par les directives relatives aux marchés publics

Procédure ouverte

Avis modificatif aux avis publiés le 12. 8. 1993 sous les références: 93/C 218/13 et 93/S 156-41538/FR

(93/C 257/09)

1. **Identification du pouvoir adjudicateur:** Commission des Communautés européennes, DG XV, marché intérieur et services financiers.

Remise des offres:

au lieu de: la date limite de remise des offres est le 30. 9. 1993,

lire: la date limite de remise des offres est le 4. 10. 1993.