

# Journal officiel

## des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 373

34<sup>e</sup> année

31 décembre 1991

Édition de langue française

## Législation

### Sommaire

#### I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- ★ Règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre ..... 1
- ★ Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ..... 4
- ★ Règlement (CEE) n° 3923/91 du Conseil, du 23 décembre 1991, portant ouverture et mode de gestion de contingents et plafonds tarifaires communautaires et établissant une surveillance communautaire pour certains poissons et produits de la pêche originaires des îles Féroé (1992) ..... 9

#### II Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

##### Conseil

##### 91/670/CEE:

- ★ Directive du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile ..... 21

##### 91/671/CEE:

- ★ Directive du Conseil, du 16 décembre 1991, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes ..... 26

##### 91/672/CEE:

- ★ Directive du Conseil, du 16 décembre 1991, sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure ..... 29

##### 91/673/CEE:

- ★ Directive du Conseil, du 19 décembre 1991, modifiant la directive 69/169/CEE en ce qui concerne la prorogation et la modification des dérogations accordées au Danemark et à l'Irlande en matière de franchises pour les voyageurs ..... 33

## I

*(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)*

**RÈGLEMENT (CEE) N° 3921/91 DU CONSEIL**

du 16 décembre 1991

**fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que l'instauration d'une politique commune des transports comporte, entre autres et selon les termes de l'article 75 paragraphe 1 point b) du traité, l'établissement des conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre;

considérant que cette disposition implique l'élimination de toutes restrictions à l'égard du prestataire de services en raison de sa nationalité ou de la circonstance qu'il est établi dans un État membre autre que celui où la prestation doit être fournie;

considérant que les transporteurs non résidents doivent, conformément aux principes généraux du traité consacrant l'égalité de traitement et à la jurisprudence de la Cour de justice y relative, être admis à effectuer des transports nationaux dans les mêmes conditions que celles que l'État membre concerné impose à ses propres transporteurs;

considérant qu'il est nécessaire d'éviter des distorsions de concurrence et des perturbations dans l'organisation des marchés en question;

considérant que les dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur dans l'État membre où la prestation de services est fournie, dans la mesure où leur application implique des restrictions à la libre prestation de services, doivent être justifiées par l'intérêt général; que ces dispositions ne sont applicables que dans la mesure où l'intérêt général n'est pas déjà sauvegardé par les dispositions auxquelles le transporteur non résident est assujéti dans l'État membre où il est établi et dans la mesure où le même résultat ne peut être obtenu par des règles moins contraignantes;

considérant qu'il convient de prévoir une période transitoire,

**A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:**

*Article premier*

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993, tout transporteur de marchandises ou de personnes par voie navigable est admis à effectuer des transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable pour compte d'autrui dans un État membre dans lequel il n'est pas établi, ci-après dénommés «cabotage», à condition que:

- il soit établi dans un État membre en conformité avec la législation de celui-ci et, le cas échéant,
- il y soit habilité à effectuer des transports internationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable.

<sup>(1)</sup> JO n° C 331 du 20.12. 1985, p.2.

<sup>(2)</sup> JO n° C 255 du 13.10. 1986, p. 229.

<sup>(3)</sup> JO n° C 328 du 22.12. 1986, p.34.

S'il satisfait à ces conditions, il peut exercer le cabotage à titre temporaire dans l'État membre concerné, sans y créer un siège ou un autre établissement.

#### Article 2

1. Pour être admis à effectuer le cabotage, le transporteur ne peut en outre utiliser à cet effet que des bateaux dont le propriétaire ou les propriétaires sont:

- a) des personnes physiques qui ont leur domicile dans un État membre et sont des ressortissants d'un État membre  
ou
- b) des personnes morales qui:
  - i) ont leur siège social dans un État membre  
et
  - ii) appartiennent en majorité à des ressortissants des États membres.

2. Un État membre peut, à titre exceptionnel, prévoir des dérogations quant à la condition visée au paragraphe 1 point b) ii). En ce qui concerne les critères déterminants à prendre en considération, l'État membre concerné consulte la Commission.

3. Une attestation délivrée par l'État membre dans lequel le bateau est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, par l'État membre dans lequel le propriétaire est établi doit être produite à titre de preuve que le transporteur satisfait aux conditions prévues au paragraphe 1. Cette attestation doit se trouver à bord du bateau.

Le document d'appartenance à la navigation du Rhin prévu par le règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil, du 17 octobre 1985, portant fixation des conditions d'accès au régime réservé par la convention révisée pour la navigation du Rhin aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin <sup>(1)</sup>, remplace l'attestation visée au premier alinéa.

#### Article 3

1. L'exécution des opérations de cabotage est soumise, sous réserve de l'application de la réglementation communautaire, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans l'État membre d'accueil, dans les domaines suivants:

- a) prix et conditions régissant le contrat de transport, ainsi que les modalités d'affrètement et d'exploitation;
- b) prescriptions techniques des bateaux.

Les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les bateaux utilisés pour effectuer des opérations de cabotage sont celles qui sont imposées aux bateaux admis à la circulation en transport international;

- c) prescriptions en matière de navigation et de police;
- d) temps de conduite et de repos;
- e) taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur les services de transport.

2. Les dispositions visées au paragraphe 1 doivent être appliquées aux transporteurs non résidents dans les mêmes conditions que celles que cet État membre impose à ses propres ressortissants, afin d'empêcher, d'une manière effective, toute discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu d'établissement.

3. S'il est constaté qu'il est nécessaire d'adapter, compte tenu de la pratique, la liste des domaines des dispositions de l'État membre d'accueil visées au paragraphe 1, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, modifie cette liste.

#### Article 4

En dérogation à l'article 1<sup>er</sup> et sans préjudice de l'article 5, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1995:

- a) la République française peut limiter sur son territoire le cabotage à deux voyages sur le chemin de retour direct, consécutifs à un transport international de marchandises ou de personnes;
- b) la république fédérale d'Allemagne peut limiter sur son territoire le cabotage à un seul voyage sur le chemin de retour direct, consécutif à un transport international de marchandises ou de personnes;
- c) sont exclus du champ d'application du présent règlement les transports entre les ports situés à l'intérieur des *Länder* allemands de Brandenbourg, Mecklenbourg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt et Thüringen, ainsi que de Berlin.

#### Article 5

Les États membres n'introduisent pas à l'égard des transporteurs communautaires de nouvelles restrictions à la liberté de prestation de services effectivement atteinte à l'entrée en vigueur du présent règlement.

#### Article 6

Les dispositions du présent règlement n'affectent pas les droits existant au titre de la convention révisée pour la navigation du Rhin (convention de Mannheim).

#### Article 7

Les États membres arrêtent en temps utile, et communiquent à la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'exécution du présent règlement.

<sup>(1)</sup> JO n° L 280 du 22.10. 1985, p. 4.

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

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 1991.

*Par le Conseil*

*Le président*

H. MAIJ-WEGGEN

---

## RÈGLEMENT (CEE) N° 3922/91 DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

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 <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que, comme le prévoit l'article 8 A du traité, il convient d'arrêter les mesures visant à établir progressivement le marché intérieur au cours d'une période expirant le 31 décembre 1992; que le marché intérieur comportera un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux sera assurée;

considérant qu'il convient de maintenir à un niveau général élevé la sécurité de l'aviation civile en Europe et de relever les règles techniques et procédures administratives existant dans les États membres aux niveaux les plus élevés actuellement atteints dans la Communauté;

considérant que la sécurité constitue un facteur clé des transports aériens dans la Communauté; qu'il convient de tenir compte de la convention sur l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui prévoit la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs;

considérant que les restrictions actuelles au transfert d'aéronefs et de produits aéronautiques et de certains services dans le domaine aéronautique entre les États membres causeraient des distorsions dans le marché intérieur;

considérant que les Joint Aviation Authorities (JAA), organisme associé de la commission européenne de l'aviation civile (CEAC), ont élaboré des arrangements pour coopérer

au développement et à la mise en œuvre de règles communes (codes JAR) dans tous les domaines relatifs à la sécurité des aéronefs et de leur exploitation;

considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, il convient d'harmoniser des règles techniques et procédures administratives relatives à la sécurité des aéronefs et de leur exploitation, en se fondant sur les codes JAR des JAA;

considérant que l'adhésion de tous les États membres aux JAA et la participation de la Commission à ses travaux seraient de nature à faciliter cette harmonisation;

considérant que, afin d'atteindre les objectifs communautaires en matière de libre circulation des personnes et des produits ainsi qu'en matière de politique commune des transports, dès lors qu'un produit, un organisme ou une personne a été certifié conformément aux règles techniques et procédures administratives communes, les États membres sont tenus de reconnaître la certification des produits ainsi que des organismes et personnes chargés de la conception, de la fabrication, de l'entretien et de l'exploitation de produits, sans procéder à d'autres travaux ou évaluations techniques;

considérant que des problèmes peuvent se poser sur le plan de la sécurité et que les États membres doivent prendre, dans ce cas, les mesures urgentes qui s'imposent; que ces mesures doivent être dûment motivées et que, dès lors que les règles techniques et procédures administratives communes présentent des lacunes, il appartient à la Commission, dans l'exercice de ses compétences d'exécution, d'adopter les modifications nécessaires;

considérant qu'il est souhaitable de coordonner le financement par les États membres des travaux de recherche entrepris en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation afin d'assurer une utilisation optimale des ressources et de tirer au mieux parti de ces travaux;

considérant qu'il convient d'habiliter la Commission, assistée d'un comité d'experts désignés par les États membres, à apporter aux règles techniques et procédures administratives communes adoptées par le Conseil les modifications mises au point par les JAA,

(1) JO n° C 270 du 26.10.1990, p.3.

(2) JO n° C 267 du 14.10.1991, p.154.

(3) JO n° C 159 du 17.6.1991, p.28.

## A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

1. Le présent règlement porte sur l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, telles que visées à l'annexe II, et notamment en ce qui concerne:

- la conception, la fabrication, l'exploitation et l'entretien des aéronefs,
- les personnes et organismes concernés par ces tâches.

2. Les règles techniques et procédures administratives harmonisées, visées au paragraphe 1, sont applicables à tous les aéronefs utilisés par des opérateurs, tels que définis à l'article 2 point a), qu'ils soient immatriculés dans un État membre ou dans un pays tiers.

*Article 2*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «opérateur»: une personne physique résidente dans un État membre ou une personne morale établie dans un État membre, qui utilise un ou plusieurs aéronefs, conformément à la réglementation applicable dans cet État membre; ou un transporteur aérien communautaire, tel que défini par la législation communautaire;
- b) «produit»: un aéronef, un moteur, une hélice ou un équipement civil;
- c) «équipement»: tout instrument, dispositif, mécanisme, appareil ou accessoire utilisé ou pouvant être utilisé pour l'exploitation d'un aéronef en vol, qu'il soit installé ou destiné à être installé dans un aéronef civil ou attaché à celui-ci, mais qui ne fait pas partie d'une cellule, d'un moteur ou d'une hélice;
- d) «élément»: un matériau, composant ou sous-ensemble n'entrant pas dans les définitions figurant aux points b) ou c) et destiné à des aéronefs, à des moteurs, à des hélices ou à des équipements civils;
- e) «certification» (d'un produit, d'un service, d'un organisme ou d'une personne): toute forme de reconnaissance légale que tel produit, service, organisme ou personne respectant les conditions applicables. Une telle certification comporte deux actes:
  - i) l'acte permettant de contrôler que, techniquement, le produit, le service, l'organisation ou la personne respecte les conditions applicables; cet acte est dénommé «établissement des constats techniques»;
  - ii) l'acte de reconnaissance formelle de cette conformité aux conditions applicables par la délivrance d'un certificat, d'une licence, d'une approbation ou

de tout autre document selon la forme requise par les lois et procédures nationales; cet acte est dénommé «établissement des constats légaux»;

- f) «entretien»: l'ensemble des opérations de contrôle, d'entretien, de modification et de réparation effectuées pendant toute la durée de vie de l'aéronef de façon à assurer que l'aéronef reste conforme à la certification de type et présente en toutes circonstances un niveau de sécurité élevé; elle comporte notamment les modifications imposées par les autorités parties aux arrangements visés au point h), conformément aux concepts de contrôle de l'aptitude au vol;
- g) «variante nationale»: une règle ou un règlement national imposé par un pays en complément d'un JAR ou en lieu et place de celui-ci;
- h) «arrangements»: les arrangements conclus sous l'égide de la Commission européenne de l'aviation civile (CEAC) en vue de coopérer au développement et à la mise en œuvre de règles communes dans tous les domaines liés à la sécurité des aéronefs et à leur sécurité d'exploitation. Ces arrangements sont précisés à l'annexe I.

*Article 3*

Sans préjudice de l'article 11, les règles techniques et procédures administratives communes applicables dans la Communauté pour les domaines visés à l'annexe II sont les codes correspondants figurant dans ladite annexe et en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

*Article 4*

1. Pour les domaines non énumérés à l'annexe II, le Conseil adopte, sur la base de l'article 84 paragraphe 2 du traité, des règles techniques et des procédures administratives communes. La Commission fait, le cas échéant et dans les meilleurs délais, les propositions appropriées dans ces domaines.

2. Avant l'adoption des propositions visées au paragraphe 1, les États membres peuvent appliquer les dispositions pertinentes des réglementations nationales en vigueur.

*Article 5*

Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes en matière d'aviation civile satisfassent aux conditions d'adhésion aux JAA, visées dans les arrangements, et signent sans réserve lesdits arrangements avant le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

*Article 6*

1. Les États membres reconnaissent les produits conçus, fabriqués, exploités et entretenus conformément aux règles

techniques et procédures administratives communes sans imposer d'autres exigences techniques ou procéder à une nouvelle évaluation, dès lors que ces produits ont été certifiés par un autre État membre. Les produits initialement reconnus dans certaines limites sont reconnus par la suite dans les mêmes limites.

2. Les produits existants et leurs versions dérivées qui ne sont pas certifiés conformément aux règles techniques et procédures administratives communes peuvent être acceptés par les États membres selon leurs règlements nationaux en vigueur, jusqu'à l'adoption des règles techniques et procédures administratives communes applicables à ces produits en vertu du présent règlement.

#### Article 7

Les États membres reconnaissent la certification délivrée, conformément au présent règlement, par un autre État membre ou un organisme agissant en son nom, aux organismes ou personnes placés sous sa juridiction et sous son autorité, qui sont chargés de la conception, de la fabrication et de l'entretien de produits ainsi que de l'exploitation d'aéronefs.

#### Article 8

1. Aucune des dispositions ci-avant ne s'oppose à ce qu'un État membre puisse réagir immédiatement à un problème de sécurité apparu à l'occasion d'un accident, d'un incident ou de l'expérience en service et concernant soit un produit conçu, fabriqué, exploité ou entretenu conformément au présent règlement, soit une personne, soit une procédure ou un organisme impliqué dans ces tâches. Si le problème de sécurité résulte:

— de l'inadéquation du niveau de sécurité correspondant à l'application des règles techniques et procédures administratives communes,

ou

— d'une lacune présentée par les règles techniques et procédures administratives communes,

l'État membre informe immédiatement la Commission et les autres États membres des mesures prises et de leur motivation.

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, la Commission consulte le plus rapidement possible les États membres. Si l'inadéquation du niveau de sécurité ou une lacune dans les règles techniques et procédures administratives communes est confirmée, la Commission fait des propositions appropriées, conformément aux procédures prévues à l'article 4 et/ou à l'article 11.

#### Article 9

Les États membres prennent les mesures nécessaires afin de coordonner leurs programmes de recherche destinés à améliorer la sécurité des aéronefs civils et de leur exploitation.

Ils en informent la Commission. La Commission peut, après consultation des États membres, prendre toute initiative utile en vue de promouvoir ces programmes.

#### Article 10

Les États membres notifient à la Commission:

- a) toute règle ou toute procédure nouvelle ou modifiée mise au point ou adoptée conformément aux procédures fixées dans les arrangements;
- b) toute modification apportée aux arrangements;
- c) les résultats des consultations engagées avec les milieux industriels et d'autres instances intéressées.

#### Article 11

1. La Commission apporte, conformément à la procédure fixée à l'article 12, les modifications rendues nécessaires par le progrès scientifique et technique aux règles techniques et procédures administratives communes énumérées à l'annexe II ou adoptées par le Conseil conformément à l'article 4.

2. Si les modifications visées au paragraphe 1 comportent une variante nationale pour un État membre, la Commission statue conformément à la procédure prévue à l'article 12 sur l'inclusion de ladite variante dans les règles techniques et procédures administratives communes.

#### Article 12

1. Pour l'application des articles 8, 9 et 11, la Commission est assistée par un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la

Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

- c) Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission, sauf dans le cas où le Conseil s'est prononcé à la majorité simple contre lesdites mesures.

#### *Article 13*

1. Les États membres s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent règlement et le contrôle de celle-ci.

2. Dans le cadre de l'assistance mutuelle visée au paragraphe 1, les autorités compétentes des États membres se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

- les infractions au présent règlement commises par les non résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,
- les sanctions appliquées par un État membre à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres États membres.

#### *Article 14*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

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

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 1991.

*Par le Conseil*

*Le président*

H. MAIJ-WEGGEN



---

ANNEXE I

## Arrangements visés à l'article 2 paragraphe 1 point h)

Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements (Arrangements concernant l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre des JAR), conclus à Chypre le 11 septembre 1990.

---

ANNEXE II

## Listes des codes en vigueur contenant les règles techniques et procédures administratives communes visées à l'article 3

1. *Généralités et procédures*

JAR 1 Définitions et abréviations

2. *Certification de type de produits et composants*

JAR 22 Sailplanes and Powered Sailplanes (planeurs et motoplaneurs)

JAR 25 Large Aeroplanes (grands avions)

JAR AWO All Weather Operations (exploitation tous temps)

JAR E Engines (moteurs)

JAR P Propellers (hélices)

JAR APU Auxiliary Power Units (groupes auxiliaires de puissance)

JAR TSO Technical Standards Orders (prescriptions de normes techniques)

JAR VLA Very Light Aeroplanes (avions très légers)

JAR 145 Approved Maintenance Organisations (organisations d'entretien approuvées)

---

## RÈGLEMENT (CEE) N° 3923/91 DU CONSEIL

du 23 décembre 1991

portant ouverture et mode de gestion de contingents et plafonds tarifaires communautaires et établissant une surveillance communautaire pour certains poissons et produits de la pêche originaires des îles Féroé (1992)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 113,

vu la décision 91/668/CEE du Conseil, du 2 décembre 1991, concernant la conclusion de l'accord entre la Communauté économique européenne, le gouvernement du Danemark et le gouvernement local des îles Féroé <sup>(1)</sup>,

vu la proposition de la Commission,

considérant que les articles 3 et 8 de la décision susvisée prévoient pour certains poissons et produits de la pêche figurant au protocole n° 1 annexé à ladite décision que les droits de douane applicables à l'importation de ces produits dans la Communauté à dix sont supprimés dès le 1<sup>er</sup> janvier 1992; que cette suppression des droits de douane s'effectue dans le cadre de contingents et de plafonds tarifaires communautaires ainsi que, pour certains de ces produits, dans le cadre d'une surveillance statistique communautaire; qu'il convient donc d'ouvrir, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1992, les contingents et plafonds tarifaires communautaires en question pour lesdits produits originaires des îles Féroé à raison des volumes qui s'élèvent aux niveaux indiqués respectivement aux annexes I et II et d'établir une surveillance statistique communautaire pour les produits figurant à l'annexe III;

considérant que, dans le cadre de ces mesures tarifaires, le royaume d'Espagne et la République portugaise appliquent les droits de douane calculés respectivement en conformité avec les dispositions de l'article 173 paragraphes 1 et 2 et de l'article 360 paragraphes 1 point b) et 2 de l'acte d'adhésion;

considérant que les taux de droit préférentiel indiqués aux annexes I, II et III ne s'appliquent que si le prix franco frontière qui est déterminé par les États membres conformément aux dispositions de l'article 21 du règlement (CEE) n° 3796/81 du Conseil du 29 décembre 1981, portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche <sup>(2)</sup>, est au moins égal au prix de référence fixé ou à fixer par la Communauté pour les produits en question ou les catégories de produits concernés;

considérant que, en ce qui concerne les produits soumis à des contingents tarifaires communautaires figurant à l'annexe I, il y a lieu de garantir notamment l'accès égal et continu de tous les importateurs de la Communauté auxdits contingents et l'application, sans interruption, des taux prévus pour ces contingents à toutes les importations de produits en question dans tous les États membres jusqu'à épuisement des contingents; qu'il convient de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer une gestion communautaire et efficace de ces contingents tarifaires, en prévoyant la possibilité pour les États membres de tirer sur les volumes contingentaires les quantités nécessaires, correspondant aux importations réelles constatées; que ce mode de gestion requiert une collaboration étroite entre les États membres de la Commission;

considérant que le royaume de Belgique, le royaume des Pays-Bas et le grand-duché de Luxembourg étant réunis et représentés par l'union économique Benelux, toute opération relative à la gestion des contingents peut être effectuée par l'un de ses membres;

considérant que, pour les produits figurant à l'annexe II soumis à des plafonds tarifaires communautaires, une surveillance communautaire peut être atteinte par le recours à un mode de gestion fondé sur l'imputation, à l'échelle communautaire, des importations des produits en question sur les plafonds au fur et à mesure que ces produits sont présentés en douane sous le couvert de déclarations de mise en libre pratique; que ce mode de gestion doit prévoir la possibilité de rétablir les droits de douane dès que lesdits plafonds sont atteints à l'échelle de la Communauté;

considérant que ce mode de gestion requiert une collaboration étroite et particulièrement rapide entre les États membres et la Commission, laquelle doit notamment pouvoir suivre l'état d'imputation au regard des plafonds et en informer les États membres; que cette collaboration doit être d'autant plus étroite qu'il est nécessaire que la Commission puisse prendre les mesures adéquates pour rétablir les droits de douane lorsque l'un des plafonds est atteint;

considérant que, pour les produits figurant à l'annexe III, il semble opportun de recourir au système de surveillance

<sup>(1)</sup> JO n° L 371 du 31.12. 1991, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO n° L 379 du 31.12. 1981, p.1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3468/88 (JO n° L 305 du 10.11. 1988, p.1).

statistique effectuée au niveau de la Commission conformément aux dispositions en la matière des règlements (CEE) n° 2658/87 <sup>(1)</sup> et (CEE) n° 1736/75 <sup>(2)</sup>,

prorata des demandes. Les États membres sont informés par la Commission des tirages effectués.

#### A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### Article 4

##### Article premier

1. Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1992, les droits de douane à l'importation dans la Communauté dans sa composition au 31 décembre 1985 des produits figurant à l'annexe I originaires des îles Féroé sont suspendus aux niveaux et dans les limites des contingents tarifaires communautaires qui y sont indiqués.

2. Dans les limites de ces contingents tarifaires, le royaume d'Espagne et la République portugaise appliquent des droits de douane calculés respectivement conformément aux dispositions de l'article 173 paragraphes 1 et 2 et de l'article 360 paragraphes 1 point b) et 2 de l'acte d'adhésion.

1. Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1992, les importations dans la Communauté dans sa composition au 31 décembre 1985 de certains produits originaires des îles Féroé, indiqués aux annexes II et III sont soumises respectivement à des plafonds et à une surveillance communautaire.

Les désignations des produits visés au premier alinéa, les niveaux des plafonds et des droits de douane applicables sont indiqués aux annexes précitées.

##### Article 2

Les contingents tarifaires visés à l'article 1<sup>er</sup> sont gérés par la Commission qui peut prendre toute mesure administrative utile en vue d'en assurer une gestion efficace.

2. Dans le cadre de ces mesures tarifaires, le royaume d'Espagne et la République portugaise appliquent des droits calculés respectivement conformément aux dispositions des articles 173 paragraphes 1 et 2 et 360 paragraphes 1 point b) et 2 de l'acte d'adhésion.

##### Article 3

Si un importateur présente dans un État membre une déclaration de mise en libre pratique accompagnée d'un certificat de circulation des marchandises, comprenant une demande visant à obtenir le bénéfice préférentiel pour un produit visé par le présent règlement, et si cette déclaration est acceptée par les autorités douanières, l'État membre concerné procède, par voie de notification à la Commission, à un tirage, sur le volume contingentaire concerné, d'une quantité correspondant à ces besoins.

Les demandes de tirage avec indication de la date d'acceptation desdites déclarations doivent être transmises à la Commission sans retard.

Les tirages sont accordés par la Commission en fonction de la date d'acceptation des déclarations de mise en libre pratique par les autorités douanières de l'État membre concerné, dans la mesure où le solde disponible le permet.

Si un État membre n'utilise pas les quantités tirées, il les reverse dès que possible dans le volume contingentaire correspondant.

Si les quantités demandées sont supérieures au solde disponible du volume contingentaire, l'attribution est faite au

3. Les imputations sur les plafonds sont effectuées au fur et à mesure que les produits sont présentés en douane sous le couvert de déclarations de mise en libre pratique, accompagnés d'un certificat de circulation des marchandises conforme aux règles énoncées dans le protocole relatif à la définition de la notion de produits originaires et aux méthodes de coopération administrative, annexé à la décision 91/668/CEE du Conseil.

Une marchandise ne peut être imputée sur le plafond que si le certificat de circulation des marchandises est présenté avant la date de rétablissement de la perception des droits de douane.

L'état d'épuisement des plafonds est constaté au niveau de la Communauté sur la base des importations imputées dans les conditions définies aux premier et deuxième alinéas.

Les États membres informent la Commission des importations effectuées selon les modalités énoncées ci-avant selon la périodicité et dans les délais indiqués au paragraphe 5.

4. Dès que les plafonds sont atteints, la Commission peut rétablir, par voie de règlement, jusqu'à la fin de l'année civile, la perception des droits de douane applicables aux pays tiers.

5. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le quinzième jour de chaque mois, les relevés des imputations effectuées au cours du mois précédent.

6. La surveillance statistique prévue pour les produits figurant à l'annexe III du présent règlement s'effectue au niveau de la Communauté sur la base des importations

<sup>(1)</sup> JO n° L 256 du 7.9.1987, p.1.

<sup>(2)</sup> JO n° L 183 du 14.7.1975, p.3.

imputées dans les conditions définies à l'article 4 paragraphe 3 premier alinéa et communiquées à l'Office statistique des Communautés européennes en application des dispositions des règlements (CEE) n° 2658/87 et (CEE) n° 1736/75.

*Article 5*

Les taux de droit indiqués aux annexes I, II et III ne s'appliquent que si le prix franco frontière déterminé par les États membres conformément aux dispositions des règlements (CEE) n° 3796/81 et (CEE) n° 3468/88 est au

moins égal au prix de référence fixé ou à fixer par la Communauté pour les produits ou les catégories de produits en cause.

*Article 6*

Afin d'assurer l'application du présent règlement, la Commission prend toutes mesures utiles, en collaboration étroite avec les États membres.

*Article 7*

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

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

Fait à Bruxelles, le 23 décembre 1991.

*Par le Conseil*

*Le président*

Y. VAN ROOY

## ANNEXE I

relative aux produits de la pêche soumis à des contingents tarifaires

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Droit contingentaire	Volume contingentaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
09.0671	0301	Poissons vivants:		700 <sup>(1)</sup>
		— autres poissons vivants:		
	ex 0301 91 00	— — Truites ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Salmo clarki</i> , <i>Salmo aguabonita</i> , <i>Salmo gilae</i> ):		
		— Truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	0302	Poissons frais ou réfrigérés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		
		— Salmonidés, à l'exclusion des foies, œufs et laitances:		
	ex 0302 11 00	— — Truites ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Salmo clarki</i> , <i>Salmo aguabonita</i> , <i>Salmo gilae</i> ):		
		— Truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	0303	Poissons congelés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		
		— autres salmonidés, à l'exclusion des foies, œufs et laitances:		
	ex 0303 21 00	— — Truites ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Salmo clarki</i> , <i>Salmo aguabonita</i> , <i>Salmo gilae</i> ):		
		— Truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		
	0304 10	— frais ou réfrigérés:		
		— — Filets:		
		— — — de poissons d'eau douce:		
	ex 0304 10 11	— — — — de truites ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Salmo clarki</i> , <i>Salmo aguabonita</i> , <i>Salmo gilae</i> ):		
		— de truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	0304 20	— Filets, congelés:		
		— — de poissons d'eau douce:		
	ex 0304 20 11	— — — de truites ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Salmo clarki</i> , <i>Salmo aguabonita</i> , <i>Salmo gilae</i> ):		
		— de truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	0304 90	— autres:		
	ex 0304 90 10	— — de poissons d'eau douce:		
		— de truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

<sup>(1)</sup> Les chiffres se réfèrent à la présentation commerciale «entier et vide». Pour les importations tombant sous le code SH 0304, un coefficient de 2 est appliqué pour les quantités extraites des contingents tarifaires ou du plafond de référence.

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Droit contingentaire	Volume contingentaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
09.0673	0301	Poissons vivants:		4 900 <sup>(1)</sup>
		— autres poissons vivants:		
	0301 99	— — autres:		
		— — — Poissons d'eau douce:		
	ex 0301 99 11	— — — — Saumons du Pacifique ( <i>Oncorhynchus spp.</i> ), saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> ) et saumons du Danube ( <i>Hucho hucho</i> ):		
		— Saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	0302	Poissons frais ou réfrigérés à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		
		— Salmonidés, à l'exclusion des foies, œufs et laitances:	0	
	ex 0302 12 00	— — Saumons du Pacifique ( <i>Oncorhynchus spp.</i> ), saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> ) et saumons du Danube ( <i>Hucho hucho</i> ):		
		— Saumon de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	0303	Poissons congelés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		
		— autres salmonidés, à l'exclusion des foies, œufs et laitances:		
	ex 0303 22 00	— — Saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> ) et saumons du Danube ( <i>Hucho hucho</i> ):		
		— de saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		
	0304 10	— frais ou réfrigérés:		
		— — Filets:		
		— — — de poissons d'eau douce:		
	ex 0304 10 13	— — — — de saumons du Pacifique ( <i>Oncorhynchus spp.</i> ), saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> ) et saumons du Danube ( <i>Hucho hucho</i> ):		
		— de saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	0304 20	— Filets congelés:		
		— — de poissons d'eau douce:		
	ex 0304 20 13	— — — de saumons du Pacifique ( <i>Oncorhynchus spp.</i> ), saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> ) et saumons du Danube ( <i>Hucho hucho</i> ):		
		— de saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	0304 90	— autres:		
	ex 0304 90 10	— — de poissons d'eau douce:		
		— de saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

(1) Les chiffres se réfèrent à la présentation commerciale «entier et vide». Pour les importations tombant sous le code SH 0304, un coefficient de 2 est appliqué pour les quantités extraites des contingents tarifaires ou du plafond de référence.

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Droit contingentaire	Volume contingentaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
09.0675	1604	Préparations et conserves de poissons; caviar et ses succédanés préparés à partir d'œufs de poisson:		400
		— Poissons entiers ou en morceaux, à l'exclusion des poissons hachés:		
	ex 1604 11 00	— — Saumons:		
		— — — Saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	1604 19	— — — autres:		
	ex 1604 19 10	— — — Salmonidés, autres que les saumons:		
		— — — Truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	1604 20	— autres préparations et conserves de poissons:		
	ex 1604 20 10	— — de saumons:		
		— — — de saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	ex 1604 20 30	— — de salmonidés, autres que les saumons:		
		— — — de truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
09.0677	1604	Préparations et conserves de poissons; caviar et ses succédanés préparés à partir d'œufs de poisson:		2 000
		— Poissons entiers ou en morceaux, à l'exclusion des poissons hachés:		
	1604 12	— — Harengs:		
	1604 12 10	— — — Filets crus, simplement enrobés de pâte ou de chapelure (panés), même précuits dans l'huile, congelés	0	
	1604 15	— — Maquereaux:		
	ex 1604 15 10	— — — des espèces <i>Scomber scombrus</i> et <i>Scomber japonicus</i> :		
		— — — de l'espèce <i>Scomber scombrus</i>	0	
	1604 19	— — autres:		
		— — — autres:		
	1604 19 91	— — — — Filets crus, simplement enrobés de pâte ou de chapelure (panés), même précuits dans l'huile, congelés	0	
	1604 19 99	— — — — autres	0	
	1604 20	— autres préparations et conserves de poissons:		
	ex 1604 20 50	— — de sardines, de bonites de maquereaux des espèces <i>Scomber scombrus</i> et <i>Scomber japonicus</i> , et poissons des espèces <i>Orcynopsis unicolor</i> :		
		— — — de maquereaux de l'espèce <i>Scomber scombrus</i>	0	
	1604 20 90	— — d'autres poissons	0	
09.0679	1605	Crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques, préparés et conservés:		2 000
	1605 20 00	— Crevettes	0	
	ex 1605 40 00	— autres crustacés:		
		— Langoustines ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	0	

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

## ANNEXE II

relative aux produits de la pêche soumis à des plafonds tarifaires communautaires

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Taux du droit	Volume du plafond tarifaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
17.0011	0302	Poissons frais ou réfrigérés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		2 000 <sup>(1)</sup>
	0302 40	— Harengs ( <i>Clupea harengus</i> , <i>Clupea pallasii</i> ), à l'exclusion des foies, œufs et laitances:		
	0302 40 90	— — du 16 juin au 14 février	0	
	0303	Poissons congelés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		
	0303 50	— Harengs ( <i>Clupea harengus</i> , <i>Clupea pallasii</i> ), à l'exclusion des foies, œufs et laitances:		
	0303 50 90	— — du 16 juin au 14 février	0	
	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		
	0304 20	— Filets congelés:		
	0304 20 75	— — Filets de harengs ( <i>Clupea harengus</i> , <i>Clupea pallasii</i> )	0	
17.0013		— autres:		3 000
		— — autres:		
		— — — de harengs ( <i>Clupea harengus</i> , <i>Clupea pallasii</i> ):		
	0304 90 25	— — — — du 16 juin au 14 février	0	
17.0015	0302	Poissons frais ou réfrigérés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		25 000
	0302 64	— — Maquereaux ( <i>Scomber scombrus</i> , <i>Scomber australasicus</i> , <i>Scomber japonicus</i> ):		
	ex 0302 64 90	— — — du 16 juin au 14 février: — Maquereaux ( <i>Scomber scombrus</i> )	0	
17.0015	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		0
	0304 20	— Filets congelés:		
	0304 20 31	— — de lieus noirs ( <i>Pollachius virens</i> )		

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

(1) Les chiffres se réfèrent à la présentation commerciale «entier et vidé». Pour les importations tombant sous le code SH 0304 un coefficient de 2 est appliqué pour les quantités extraites des contingents tarifaires ou du plafond de référence.



Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Taux du droit	Volume du plafond tarifaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
17.0015 (suite)	0304 90	— autres:		
	0304 90 41	— — — de lieus noirs ( <i>Pollachius virens</i> )	0	
17.0017	0305	Poissons séchés, salés ou en saumure; poissons fumés, même cuits avant ou pendant le fumage; farine de poisson propre à l'alimentation humaine:		5 000
	0305 30	— Filets de poissons, séchés, salés ou en saumure, mais non fumés:		
	0305 30 50	— — de flétans noirs ( <i>Reinhardtius hippoglossoides</i> ), salés ou en saumure	0	
	0305 30 90	— — autres	0	
17.0019	0305	Poissons séchés, salés ou en saumure; poissons fumés, même cuits avant ou pendant le fumage; farine de poisson propre à l'alimentation humaine:		1 000
		— Poissons fumés, y compris les filets:		
	ex 0305 41 00	— — Saumons du Pacifique ( <i>Oncorhynchus spp.</i> ), saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> ) et saumons du Danube ( <i>Hucho hucho</i> ):		
		— — Saumons de l'Atlantique ( <i>Salmo salar</i> )	0	
	0305 49	— — autres:		
	0305 49 10	— — — Flétans noirs ( <i>Reinhardtius hippoglossoides</i> )	0	
	0305 49 20	— — — Flétans atlantiques ( <i>Hippoglossus hippoglossus</i> )	0	
	ex 0305 49 30	— — — Maquereaux ( <i>Scomber scombrus</i> , <i>Scomber australasicus</i> , <i>Scomber japonicus</i> ):		
		— — Maquereaux ( <i>Scomber scombrus</i> )	0	
	ex 0305 49 40	— — — Truites ( <i>Salmo trutta</i> , <i>Salmo gairdneri</i> , <i>Salmo clarki</i> , <i>Salmo aguabonita</i> , <i>Salmo gilae</i> ):		
		— — Truites ( <i>Salmo gairdneri</i> )	0	
	0305 49 50	— — — Anguilles ( <i>Anguilla spp.</i> )	0	
	0305 49 90	— — — autres	0	
17.0021	0302	Poissons frais ou réfrigérés, à l'exclusion des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		12 600 <sup>(1)</sup>
		— autres poissons à l'exclusion des foies, œufs et laitances:		
	0302 69	— — autres:		
		— — — Rascasses du Nord ou sébastes <i>Sebastes spp.</i>		
	0302 69 31	— — — — de l'espèce ( <i>Sebastes marinus</i> ):	0	

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

<sup>(1)</sup> Les chiffres se réfèrent à la présentation commerciale «entier et vidé». Pour les importations tombant sous le code SH 0304 un coefficient de 2 est appliqué pour les quantités extraites des contingents tarifaires ou du plafond de référence.

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Taux du droit	Volume du plafond tarifaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
17.0021 (suite)	ex 0302 69 33	— — — — — autres: — de l'espèce <i>Sebastes mentella</i>	0	
	0303	Poissons congelés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304:		
	0303 79	— autres poissons, à l'exclusion des foies, œufs et laitances: — — autres: — — — de mer: — — — — Rascasses du Nord ou sébastes ( <i>Sebastes spp.</i> ):		
	0303 79 35	— — — — — de l'espèce <i>Sebastes marinus</i>	0	
	ex 0303 79 37	— — — — — autres: — de l'espèce <i>Sebastes mentella</i>	0	
	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		
	0304 10	— frais ou réfrigérés: — — Filets: — — — autres:		
	ex 0304 10 39	— — — — — autres: — de rascasses	0	
	0304 20	— Filets congelés: — — de rascasses du Nord ou sébastes ( <i>Sebastes spp.</i> ):		
	0304 20 35	— — — de l'espèce <i>Sebastes marinus</i>	0	
	ex 0304 20 37	— — — autres: — de l'espèce <i>Sebastes mentella</i>	0	
17.0023	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		3 000
	0304 10	— frais ou réfrigérés: — — Filets: — — — autres:		
	ex 0304 10 39	— — — — autres, à l'exclusion des rascasses	0	
17.0025	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		550
	0304 20	— Filets, congelés:		
	ex 0304 20 43	— — de lingues ( <i>Molva spp.</i> )	0	

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Taux du droit	Volume du plafond tarifaire (en tonnes)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
17.0027	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachée), frais, réfrigérés ou congelés:		1 800
	0304 20	— Filets congelés:		
	ex 0304 20 97	— — autres:		
	0304 90	— de merlans poutassous	0	
	0304 90 59	— autres:		0
		— — — de merlans poutassous ( <i>Micromesistius poutassou</i> ou <i>Gadus poutassou</i> )	0	
17.0029	0305	Poissons séchés, salés ou en saumure; poissons fumés, même cuits avant ou pendant le fumage; farine de poissons propre à l'alimentation humaine:		1 400
		— Poissons salés mais non séchés ni fumés et poissons en saumure:		
	0305 69	— — autres:		
	0305 69 90	— — — autres	0	
17.0031	0306	Crustacés, même décortiqués, vivants, frais, réfrigérés, congelés, séchés, salés ou en saumure; crustacés non décortiqués, cuits à l'eau ou à la vapeur, même réfrigérés, congelés, séchés, salés ou en saumure:		11 000
		— congelés:		
	0306 13	— — Crevettes:		
	0306 13 10	— — — Crevettes de la famille <i>Pandalidae</i>	0	
17.0033	0305	Poissons séchés, salés ou en saumure; poissons fumés, même cuits avant ou pendant le fumage; farine de poissons propre à l'alimentation humaine:		500
		— Poissons salés mais non séchés ni fumés et poissons en saumure:		
	0305 61 00	— — Harengs ( <i>Clupea harengus</i> , <i>Clupea pallasii</i> )	0	
	1604	Préparations et conserves de poissons; caviar et ses succédanés préparés à partir d'œufs de poisson:		
		— Poissons entiers ou en morceaux, à l'exclusion des poissons hachés:		
	1604 12	— — Harengs:	0	
	1604 12 90	— — — autres	0	

(a) Les codes TARIC figurent à l'annexe IV.

## ANNEXE III

relative aux produits de la pêche soumis à une surveillance statistique

Numéro d'ordre	Code NC (a)	Désignation des marchandises	Taux du droit
(1)	(2)	(3)	(4)
17.0035	0302	Poissons frais ou réfrigérés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304: — Poissons plats ( <i>Pleuronectidae</i> , <i>Bothidae</i> , <i>Cynoglossidae</i> , <i>Soleidae</i> , <i>Scophthalmidae</i> et <i>Citharidae</i> ), à l'exclusion des foies, œufs et laitances:	
	0302 29	— — autres:	
	0302 29 90	— — — autres — Autres poissons, à l'exclusion des foies, œufs et laitances:	0
	0302 69	— — autres: — — — de mer:	
17.0037	0302 69 98	— — — — autres	0
	0303	Poissons congelés, à l'exception des filets de poissons et autre chair de poissons du n° 0304: — autres poissons à l'exclusion des foies, œufs et laitances:	
17.0039	0303 79	— — autres: — — — de mer:	
	0303 79 89	— — — — autres	0
	0304	Filets de poissons et autre chair de poissons (même hachées), frais, réfrigérés ou congelés:	
17.0041	0304 20	— Filets congelés:	
	ex 0304 20 97	— — autres: — autres, à l'exclusion des merlans poutassous	0
	0304 90	— autres: — — autres:	
17.0043	0304 90 97	— — — autres	0

(a) Les codes Taric figurent à l'annexe IV.

## ANNEXE IV

## Codes Taric

Numéro d'ordre	Code NC	Code Taric
09.0671	ex 0301 91 00	0301 91 00*10
	ex 0302 11 00	0302 11 00*10
	ex 0303 21 00	0303 21 00*10
	ex 0304 10 11	0304 10 11*10
	ex 0304 20 11	0304 20 11*10
	ex 0304 90 10	0304 90 10*10
09.0673	ex 0301 99 11	0301 99 11*10
	ex 0302 12 00	0302 12 00*11
		0302 12 00*13
		0302 12 00*15
		0302 12 00*19
		0303 22 00*20
	ex 0303 22 00	0303 22 00*80
		0304 10 13*10
		0304 20 13*10
		0304 90 10*13
09.0675	ex 1604 11 00	1604 11 00*30
	ex 1604 19 10	1604 19 10*10
	ex 1604 20 10	1604 20 10*30
	ex 1604 20 30	1604 20 30*10
09.0677	ex 1604 15 10	1604 15 10*10
	ex 1604 20 50	1604 20 50*40
09.0679	ex 1605 40 00	1605 40 00*20
17.0013	ex 0302 64 90	0302 64 90*10
17.0019	ex 0305 41 00	0305 41 00*10
	ex 0305 49 30	0305 49 30*10
	ex 0305 49 40	0305 49 40*10
17.0021	ex 0302 69 33	0302 69 33*10
	ex 0303 79 37	0303 79 37*10
	ex 0304 10 39	0304 10 39*20
	ex 0304 20 37	0304 20 37*10
17.0023	ex 0304 10 39	0304 10 39*10
		0304 10 39*90
17.0027	ex 0304 20 97	0304 20 97*40
17.0041	ex 0304 20 97	0304 20 97*90

## II

*(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)*

## CONSEIL

## DIRECTIVE DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

(91/670/CEE)

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 <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que, pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité des services de transports aériens, il est indispensable que le personnel navigant technique disposant des qualifications et des licences nécessaires soit disponible en nombre suffisant;

considérant également que la réalisation du marché intérieur pour la fin de 1992 exige l'existence d'un système de transport aérien efficace afin de faciliter la mobilité des personnes dans la Communauté;

considérant que le secteur des transports aériens est un secteur très dynamique qui connaît un développement rapide et qu'il présente un caractère international particulièrement marqué; que l'équilibre entre l'offre et la demande de personnel peut être maintenu plus efficacement au niveau communautaire qu'au niveau national;

considérant qu'il est, dès lors, essentiel que la politique commune des transports dans le domaine de l'aviation civile soit étendue de manière à faciliter la mobilité du personnel navigant technique dans la Communauté;

considérant que les exigences pour l'obtention des licences du personnel navigant technique diffèrent d'un État membre à l'autre;

considérant que les qualifications nécessaires à l'obtention d'une licence ne sont pas encore fixées au niveau communautaire; que les États membres conservent, dès lors, la possibilité de fixer le niveau de ces qualifications, avec l'objectif d'assurer la sécurité des services fournis par les aéronefs immatriculés sur leur territoire; que, sous peine de ne pas respecter les obligations qui leur incombent aux termes du traité, les États membres ne doivent pas exiger qu'un ressortissant d'un autre État membre obtienne ces qualifications, qu'ils fixent généralement en se référant uniquement à leurs propres systèmes nationaux de formation, alors que ce ressortissant a déjà acquis ces qualifications dans un autre État membre;

considérant que, pour favoriser le respect des obligations découlant du traité et pour assurer la mobilité du personnel navigant technique, il convient d'instaurer une procédure communautaire d'acceptation des licences et des qualifications de ce personnel;

<sup>(1)</sup> JO n° C 10 du 16.1. 1990, p. 12.

JO n° C 175 du 6.7. 1991, p. 14.

<sup>(2)</sup> JO n° C 284 du 12.11. 1990, p. 198.

<sup>(3)</sup> JO n° C 124 du 21.5. 1990, p. 18.

considérant que la reconnaissance des licences de pilote privé peut déjà être établie dans tous les États membres;

considérant que, si pour obtenir l'autorisation de piloter un aéronef immatriculé dans un État membre autre que l'État où ils ont obtenu leur licence, les pilotes professionnels doivent être soumis à des épreuves complémentaires, il convient que la possibilité de subir les épreuves en question leur soit offerte le plus tôt possible;

considérant que les possibilités de formation offertes dans les États membres ne sont pas toujours en rapport avec la demande, et que, en conformité avec l'article 7 du traité, les États membres doivent admettre les ressortissants d'autres États membres aux centres publics et privés de formation et aux examens d'aptitude professionnelle sur des bases non discriminatoires;

considérant que pour assurer la complète reconnaissance mutuelle des licences, le Conseil adoptera, en tenant compte de l'état d'avancement des travaux des organisations internationales, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993, sur proposition de la Commission à présenter avant le 1<sup>er</sup> juillet 1992, les mesures établissant des exigences harmonisées en matière de licences et de programmes de formation, et que tout État membre reconnaîtra toute licence qui répondra à ces exigences,

#### A ARRÊTÉ LA PRÉSENT DIRECTIVE:

##### *Article premier*

La présente directive s'applique aux procédures d'acceptation mutuelle des licences délivrées par les États membres au personnel navigant technique de l'aviation civile.

##### *Article 2*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) *licence*: tout titre valide, délivré par un État membre, qui autorise son titulaire à exercer des fonctions à bord d'un aéronef civil immatriculé dans un État membre, en qualité de personnel navigant technique. Cette définition s'applique également aux qualifications attachées à ce titre;
- b) *qualification*: la mention qui figure sur la licence, ou qui fait l'objet d'un document distinct, et qui précise les conditions particulières, les privilèges ou les restrictions dont est assortie cette licence;
- c) *acceptation de licence*: toute forme de reconnaissance ou de validation par un État membre d'une licence délivrée par un autre État membre, ainsi que des privilèges et attestations qui y sont attachés. L'acceptation, qui peut prendre la forme de la délivrance d'une licence nationale, ne doit pas avoir une durée dépassant la période de validité de la licence d'origine;
- d) *reconnaissance*: l'autorisation d'utiliser sur un aéronef immatriculé dans un État membre une licence délivrée dans un autre État membre, conformément aux privilèges qui y sont attachés;
- e) *validation*: la déclaration expresse faite par un État membre selon laquelle une licence délivrée par un autre État membre peut être utilisée au même titre qu'une licence délivrée par lui-même;
- f) *personnel navigant technique*: toute personne détentrice d'une licence et qui est chargée d'exercer des fonctions essentielles à la conduite de l'aéronef pendant le temps de vol. Cette définition s'applique aux pilotes, navigateurs et mécaniciens navigants.

##### *Article 3*

1. Un État membre accepte sans retard injustifié, ni épreuve complémentaire, toute licence délivrée par un autre État membre, ainsi que tous les privilèges et attestations qui y sont attachés.

2. Toute personne détentrice d'une licence de pilote privé délivrée par un État membre est autorisée à piloter des aéronefs immatriculés dans un autre État membre. Cette reconnaissance se limite à l'exercice des privilèges accordés au titulaire d'une licence de pilote privé et des qualifications connexes pour les vols à vue effectués uniquement de jour dans des aéronefs certifiés avec un équipage composé d'un seul pilote.

##### *Article 4*

1. L'article 3 paragraphe 1 s'applique lorsqu'une licence, délivrée par un État membre et soumise à un autre État membre pour acceptation, est fondée sur des exigences équivalentes à celles de l'État membre d'accueil. Afin de permettre aux administrations compétentes d'évaluer l'équivalence des licences délivrées par les autres États membres, la Commission établit, et transmet à tous les États membres avant le 1<sup>er</sup> janvier 1992, une comparaison des exigences appliquées dans chaque État membre pour la délivrance des licences qui concernent les mêmes fonctions.

2. a) Tout État membre peut demander à la Commission un avis portant sur l'équivalence d'une licence, qui lui est soumise pour acceptation, dans un délai de trois semaines à compter de la réception de la demande.

b) La Commission doit rendre son avis dans un délai de deux mois. L'État membre dispose ensuite d'un mois pour donner une réponse au candidat.

c) Si l'État membre ne demande pas l'avis de la Commission, il sera tenu de donner une réponse au candidat dans un délai de trois mois.

- d) Les délais visés aux points a), b) et c) s'appliquent à partir du moment où tous les renseignements nécessaires sont disponibles.

3. Si, après l'examen d'une licence par l'État membre auquel celle-ci est soumise pour acceptation, des doutes raisonnablement fondés subsistent quant à l'équivalence de la licence en question, cet État membre peut, par dérogation aux principes établis à l'article 3 paragraphe 1, considérer que des exigences et/ou épreuves complémentaires sont nécessaires pour permettre l'acceptation de la licence. Le titulaire de la licence, ainsi que l'État membre ayant délivré la licence et la Commission, en sont informés par écrit. La possibilité de subir une épreuve complémentaire doit être offerte au titulaire de la licence par l'État membre d'accueil auquel la licence est soumise pour acceptation le plus tôt possible, et, en tout état de cause, sans discrimination basée sur la nationalité.

4. Lorsque le candidat a satisfait aux exigences et/ou épreuves complémentaires, visées au paragraphe 3, l'État membre concerné accepte immédiatement la licence en question.

5. Néanmoins, en ce qui concerne les licences de pilote et nonobstant les paragraphes 1 à 4, un État membre accepte toute licence délivrée conformément aux exigences de l'annexe 1 de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, lorsque son titulaire a satisfait aux exigences spéciales de validation prévues à l'annexe de la présente directive.

#### Article 5

Les États membres s'assurent que les ressortissants des autres États membres sont admis dans leurs établissements de formation publics et privés ainsi qu'à leurs examens nationaux et aux procédures pour l'obtention des licences sur les mêmes bases que celles qui s'appliquent à leurs propres ressortissants.

#### Article 6

Lorsqu'un État membre délivre une licence sur la base d'une licence, ou d'un élément constitutif d'une licence, délivrée par un pays tiers, mention en est faite sur la licence. Les autres États membres ne sont pas obligés d'accepter une telle licence ou élément constitutif de licence.

#### Article 7

1. Les États membres, après consultation de la Commission, mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> juin 1992. 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.

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

4. Les États membres s'assistent mutuellement dans l'application de la présente directive et échangent, en cas de besoin, les informations sur les licences qu'ils ont acceptées par équivalence.

5. Les données à caractère confidentiel obtenues en application de la présente directive sont couvertes par le secret professionnel.

#### Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 1991.

Par le Conseil

Le président

H. MAIJ-WEGGEN



ANNEXE  
Procédure spéciale de validation

Fonction	Exigences spéciales de validation				
	Licence	Exigences médicales	Âge	Expérience	Épreuves d'aptitude (*): — contrôle de connaissances portant sur les exigences édictées par l'État membre d'accueil relevant du champ d'application de l'annexe 6 de la convention de Chicago dans une langue nationale de l'État appelé à valider, ou en anglais, selon le choix du candidat — épreuve de vol, y compris de la qualification de vol aux instruments, en vol ou sur simulateur (les modalités de ces épreuves sont spécifiées cas par cas dans la colonne ci-dessous)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Transport aérien commercial effectué à l'aide d'avions certifiés FAR/25 JAR/25 a) <i>Commandant de bord</i> b) <i>Copilote</i>	a) Licence de pilote de ligne d'avion b) Licence de pilote de ligne d'avion	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 500 h de vol sur avions FAR/25 JAR/25 en tant que commandant de bord b) 1 500 h de vol sur avions FAR/25 JAR/25	a) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur b) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur
2. Transport aérien commercial effectué à l'aide d'avions non certifiés FAR/25 JAR/25 a) <i>Commandant de bord</i> b) <i>Copilote</i>	a) Licence de pilote professionnel d'avion (avec qualification de vol aux instruments) b) Licence de pilote professionnel d'avion (avec qualification de vol aux instruments)	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60 b) 21-60	a) 1 000 h de vol sur avions en tant que commandant de bord dans les transports commerciaux depuis l'obtention de la qualification de vol aux instruments b) 1 000 h de vol sur avions dans les transports aériens commerciaux	a) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur b) Épreuve de vol avec épreuve de qualification de vol aux instruments en vol ou sur simulateur

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3. a) Travail aérien effectué à l'aide d'avions (sauf vol d'instruction)	a) Licence de pilote professionnel d'avion	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	a) 700 h de vol en tant que commandant de bord sur avions conventionnels, comprenant 200 h de pratique des travaux aériens pour lesquels la validation est demandée, dont 50 h accomplies durant les 12 derniers mois	a) Vérification en vol (dans la fonction)
	b) Licence de pilote professionnel d'hélicoptère	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	b) 21-60	b) 700 h de vol en tant que commandant de bord sur hélicoptères conventionnels, comprenant 200 h de pratique des travaux aériens pour lesquels la validation est demandée, dont 50 h accomplies durant les 12 derniers mois	b) Vérification en vol (dans la fonction)
4. Transport aérien commercial ou opérations au large effectués en hélicoptère	a) Licence de pilote de ligne d'hélicoptère (avec qualification de vol aux instruments, si requis)	a) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	a) 1 500 h de vol en tant que commandant de bord pour le type d'activité à valider. Si qualification de vol aux instruments requise, avoir acquis une expérience de 500 h depuis l'obtention de la qualification	a) Test de vol aux instruments (en vol ou sur simulateur)
	b) Licence de pilote professionnel d'hélicoptère (avec qualification de vol aux instruments, si requis)	b) Attestation médicale de classe 1 sans restriction	a) 21-60	b) 1 500 h de vol dans le type d'activité à valider. Si qualification de vol aux instruments requise, avoir acquis une expérience de 500 h depuis l'obtention de la qualification	a) Test de vol aux instruments (en vol ou sur simulateur)

(\*) La possibilité de subir le contrôle et l'épreuve mentionnés ci-dessus est offerte au candidat le plus tôt possible. Par avion conventionnel, il y a lieu d'entendre les avions autres que ceux certifiés JAR/25 et les aéronefs ultra-légers.

## DIRECTIVE DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes

(91/671/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant que les législations nationales relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité varient considérablement d'un État membre à l'autre et qu'il convient donc d'en harmoniser les modalités;

considérant qu'il convient d'harmoniser l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes, afin d'assurer aux usagers de la route une plus grande sécurité;

considérant que les directives 76/115/CEE <sup>(4)</sup> et 77/541/CEE <sup>(5)</sup> portent sur les normes techniques des ceintures de sécurité auxquelles doivent se conformer les véhicules à moteur, mais non pas sur l'utilisation des ceintures de sécurité;

considérant que, dans la résolution du 19 décembre 1984 <sup>(6)</sup>, le Conseil et les représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, se sont engagés à faire en sorte que des propositions en matière de sécurité routière soient adoptées rapidement et ont invité la Commission à présenter des propositions;

considérant que les résolutions du Parlement européen dans le domaine de la sécurité routière <sup>(7)</sup> ont recommandé le port obligatoire de la ceinture de sécurité par tous les passagers, y compris les enfants, sur l'ensemble du réseau routier, tant à l'avant qu'à l'arrière des véhicules (sauf dans les véhicules des services publics);

considérant qu'il convient de prévoir l'usage obligatoire des systèmes de retenue pour enfants sur les sièges équipés de ceintures de sécurité;

considérant que, dans l'attente de normes communautaires harmonisées en ce qui concerne les systèmes de retenue pour enfants, celles correspondant aux exigences nationales des États membres doivent être reconnues par l'ensemble des États membres;

considérant que des études ont, par ailleurs, montré que les sièges arrière présentent presque autant de risques que les sièges avant pour les passagers sans ceinture et que les passagers arrière, lorsqu'ils ne portent pas la ceinture, augmentent le risque de blessures pour les passagers avant et que le port obligatoire de la ceinture à l'arrière du véhicule pourrait donc contribuer à diminuer le nombre de victimes;

considérant que la date d'entrée en vigueur des mesures visées dans la présente directive devrait être fixée de façon à permettre l'élaboration des dispositions nécessaires pour leur mise en œuvre, notamment dans les États membres non encore dotés de dispositions en la matière,

<sup>(1)</sup> JO n° C 298 du 23.11.1988, p. 8.

JO n° C 308 du 8.12.1990, p. 11.

<sup>(2)</sup> JO n° C 96 du 17.4.1989, p. 220.

JO n° C 240 du 16.9.1991, p. 74.

<sup>(3)</sup> JO n° C 159 du 26.6.1989, p. 52.

JO n° C 159 du 17.6.1991, p. 56.

<sup>(4)</sup> Directive 76/115/CEE du Conseil, du 18 décembre 1975, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur (JO n° L 24 du 30.1.1976, p. 6), modifiée en dernier lieu par la directive 90/629/CEE (JO n° L 341 du 6.12.1990, p. 14).

<sup>(5)</sup> Directive 77/541/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur (JO n° L 220 du 29.8.1977, p. 95), modifiée en dernier lieu par la directive 90/628/CEE (JO n° L 341 du 6.12.1990, p. 1).

<sup>(6)</sup> JO n° C 341 du 21.12.1984, p. 1.

<sup>(7)</sup> JO n° C 104 du 16.4.1984, p. 38.

JO n° C 68 du 24.3.1986, p. 35.

## A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

1. La présente directive s'applique à tout véhicule à moteur des catégories M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (à l'exception des sièges arrière et des véhicules d'un poids maximal admissible supérieur à 3,5 tonnes et de ceux qui disposent de places spécialement conçues pour accueillir des passagers debout) et N<sub>1</sub> (à l'exception des sièges arrière), telles que définies à l'annexe I de la directive 70/156/CEE <sup>(1)</sup>, destiné à circuler sur route, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure.

2. Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «ceinture de sécurité» ou «ceinture»: un assemblage de sangles avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage et pièces de fixation, pouvant être ancré à l'intérieur d'un véhicule à moteur et conçu de manière à réduire le risque de blessure pour l'utilisateur en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de celui-ci. Cet assemblage est désigné de façon générale par le terme «ensemble»; ce terme englobe également tout dispositif d'absorption d'énergie ou de rétraction de la ceinture;
- 2) «système de retenue»: un système résultant de la combinaison d'un siège fixé à la structure du véhicule par des moyens appropriés et d'une ceinture de sécurité dont au moins un point d'ancrage est fixé à la structure du siège;
- 3) «siège»: une structure faisant ou non partie intégrante de la structure du véhicule, y compris sa garniture, offrant une place assise pour un adulte, le terme désignant aussi bien un siège individuel que la partie d'une banquette correspondant à une place «assise».

*Article 2*

Les États membres veillent à ce que le conducteur et les passagers occupant les sièges des véhicules en circulation visés à l'article 1<sup>er</sup> portent la ceinture de sécurité ou soient retenus par un système de retenue réceptionné dès lors que les sièges qu'ils occupent en sont équipés. Les occupants des sièges arrière doivent utiliser en priorité les sièges équipés.

Les États membres veillent à ce que, dans ces véhicules, les enfants âgés de moins de douze ans et ayant une taille inférieure à 150 centimètres occupant les sièges équipés de ceintures soient retenus par un système de retenue réceptionné adapté à leur taille et à leur poids. Ces sièges doivent être occupés en priorité.

L'usage d'un système de retenue réceptionné par l'autorité compétente d'un État membre est autorisé par les autres États membres.

*Article 3*

La présente directive s'applique également aux conducteurs et aux passagers des véhicules en circulation dans la Communauté, immatriculés dans un pays tiers.

*Article 4*

1. Par dérogation à l'article 2 deuxième alinéa les États membres peuvent permettre sur leur territoire que les enfants âgés de trois ans et plus, occupant les sièges des véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup>, soient retenus par une ceinture de sécurité ou un autre système de retenue réceptionné pour des adultes.

2. Les États membres peuvent également permettre sur leur territoire que, dans des conditions définies par leurs législations nationales, les enfants âgés de moins de trois ans, occupant les sièges arrière, ne soient pas retenus par un système de retenue adapté à leur taille et à leur poids, si ces enfants sont transportés dans un véhicule où un tel système n'est pas disponible.

*Article 5*

Sont exemptées des obligations prévues à l'article 2, les personnes munies d'un certificat médical d'exemption pour raison médicale grave, délivré par les autorités compétentes. Tout certificat médical délivré par les autorités compétentes d'un État membre est également valable dans tout autre État membre; le certificat médical doit mentionner sa durée de validité et être présenté à toute réquisition d'un agent qualifié, conformément aux dispositions en vigueur à cet égard dans chaque État membre. Il doit porter le symbole suivant:

*Article 6*

Les États membres peuvent, après accord de la Commission, accorder des exemptions autres que celles prévues à l'article 5, afin de:

<sup>(1)</sup> Directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des États membres relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO n° L 42 du 23.2. 1970, p. 1), modifiée en dernier lieu par la directive 87/403/CEE (JO n° L 220 du 8.8. 1987, p. 44).

- tenir compte de conditions physiques particulières, ou de circonstances particulières d'une durée limitée,
- permettre l'exercice efficace de certaines activités professionnelles,
- assurer le bon fonctionnement des activités liées à des services d'ordre public, de sécurité ou d'urgence.

#### *Article 7*

La Commission présentera, avant le 1<sup>er</sup> août 1994, un rapport sur l'application de la présente directive, afin d'évaluer notamment l'opportunité d'un renforcement des mesures visant une plus grande sécurité et la nécessité d'une harmonisation plus poussée. Le rapport sera assorti, le cas échéant, de propositions. Le Conseil statuera à la majorité qualifiée sur ces propositions dans les meilleurs délais.

#### *Article 8*

1. Les États membres, après consultation de la Commission, mettent en vigueur les dispositions législatives, régle-

mentaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993. 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.

3. 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 9*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 1991.

*Par le Conseil*

*Le président*

H. MAIJ-WEGGEN

## DIRECTIVE DU CONSEIL

du 16 décembre 1991

sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure

(91/672/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,vu l'avis du Parlement européen <sup>(2)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il convient de tendre à l'instauration de dispositions communes relatives à la conduite des bateaux de navigation intérieure sur les voies d'eau intérieures de la Communauté;

considérant qu'il convient, en vue de promouvoir la libre navigation sur les voies d'eau intérieures de la Communauté, d'aboutir, comme première mesure, à la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bâtiments pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure;

considérant que la navigation sur certaines voies d'eau intérieures peut nécessiter qu'il soit satisfait à des exigences complémentaires concernant la connaissance des situations locales,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

Aux fins de la présente directive, les certificats de conduite nationaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure, tels que visés à l'annexe I, sont classés comme suit.

Groupe A: les certificats de conduite valables pour les voies d'eau à caractère maritime visées à l'annexe II.

Groupe B: les certificats de conduite valables pour les autres voies d'eau de la Communauté, à l'exception du Rhin, du Lek et du Waal.

*Article 2*

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 3 paragraphe 5, la patente de batelier du Rhin, délivrée conformément à la convention révisée pour la navigation du Rhin, est valable pour toutes les voies d'eau de la Communauté.

*Article 3*

1. Les certificats de conduite en cours de validité relevant du groupe A de l'annexe I sont reconnus par tout État membre comme valables pour la navigation sur les voies d'eau à caractère maritime visées à l'annexe II, au même titre que s'il avait délivré lui-même lesdits certificats.

2. Les États membres reconnaissent réciproquement les certificats de conduite en cours de validité relevant du groupe B de l'annexe I comme valables pour la navigation sur leurs voies d'eau intérieures, à l'exception de celles qui requièrent la patente de batelier du Rhin ou qui figurent à l'annexe II, au même titre que s'ils avaient délivré eux-mêmes lesdits certificats.

3. La reconnaissance par un État membre d'un certificat de conduite relevant du groupe A ou B de l'annexe I peut être subordonnée aux mêmes conditions d'âge minimal que celles exigées dans cet État membre pour la délivrance d'un certificat de conduite relevant du même groupe.

4. La reconnaissance par un État membre d'un certificat de conduite peut être limitée aux mêmes catégories de bateaux pour lesquelles ce certificat est valable dans l'État membre de délivrance.

5. Sous réserve de consultation de la Commission et des autres États membres, un État membre peut exiger que, pour la navigation sur certaines voies d'eau, à l'exception des voies d'eau à caractère maritime visées à l'annexe II, les bateliers des autres États membres satisfassent à des exigences complémentaires concernant la connaissance de la situation locale, équivalentes à celles exigées pour ses bateliers nationaux.

6. La présente directive ne fait pas obstacle à ce qu'un État membre prescrive des connaissances supplémentaires pour la conduite des bateaux transportant sur son territoire des matières dangereuses.

Les États membres reconnaissent l'attestation délivrée selon les prescriptions du marginal 10170 de la ADNR comme preuve de ces connaissances.

(1) JO n° C 120 du 7.5. 1988, p.7.

(2) JO n° C 12 du 16.1. 1989, p.41.

(3) JO n° C 318 du 12.12. 1988, p.18.

*Article 4*

En cas de besoin, la Commission prend les initiatives nécessaires en vue de l'adaptation de la liste des certificats figurant à l'annexe I, selon la procédure définie à l'article 7.

*Article 5*

Le Conseil statue à la majorité qualifiée, au plus tard le 31 décembre 1994, sur les dispositions communes relatives à la conduite des bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises et de personnes, sur la base d'une proposition de la Commission à présenter au plus tard le 31 décembre 1993.

*Article 6*

Les États membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

*Article 7*

1. Pour l'application de l'article 4, la Commission est assistée par un comité composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet de modification de l'annexe I. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

La Commission arrête la modification de l'annexe I lorsqu'elle est conforme à l'avis du comité.

Lorsque la modification envisagée n'est pas conforme à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du conseil, celui-ci n'a pas statué, la modification proposée est arrêtée par la Commission.

*Article 8*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 1991.

*Par le Conseil*

*Le président*

H. MAIJ-WEGGEN

## ANNEXE I

LISTE DES CERTIFICATS DE CONDUITE NATIONAUX POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES PAR NAVIGATION INTÉRIEURE, VISÉS À L'ARTICLE 1<sup>er</sup> DE LA DIRECTIVE

**GROUPE A:** Certificats de conduite valables pour les voies d'eau à caractère maritime visées à l'annexe II

*Royaume de Belgique*

- Brevet de conduite A (arrêté royal n° ... du ...)/Vaarbrevet A (Koninklijk Besluit nr. ... van ...).

*République fédérale d'Allemagne*

- «Schifferpatent» avec validité supplémentaire pour les «Seeschiffahrtsstraßen» (Binnenschifferpatentverordnung 7. 12. 1981).

*République française*

- Certificat général de capacité de catégorie «A» muni du timbre précisant la validité du certificat sur les voies du groupe A (2<sup>e</sup> zone de navigation au sens de la directive 82/714/CEE) <sup>(1)</sup> (décret du 23 juillet 1991, Journal officiel du 28 juillet 1991),
- certificats spéciaux de capacité munis du timbre précisant la validité du certificat sur les voies du groupe A (2<sup>e</sup> zone de navigation au sens de la directive 82/714/CEE) (décret du 23 juillet 1991, Journal officiel du 28 juillet 1991).

*Royaume des Pays-Bas*

- «Groot Vaarbewijs II» (Binnenschepenwet, Staatsblad 1981, nr. 678).

**GROUPE B:** Certificats de conduite valables pour les autres voies d'eau de la Communauté, à l'exception du Rhin, du Lek et du Waal.

*Royaume de Belgique*

- Brevet de conduite B (arrêté royal n° ... du ...)/Vaarbrevet (Koninklijk Besluit nr. ... van ...).

*République fédérale d'Allemagne*

- «Schifferpatent» (Binnenschifferpatentverordnung 7. 12. 1981).

*République française*

- Certificat général de capacité de catégorie «A» non muni du timbre précisant la validité du certificat sur les voies du groupe A (2<sup>e</sup> zone de navigation au sens de la directive 82/714/CEE) (décret du 23 juillet 1991, Journal officiel du 28 juillet 1991),
- certificats spéciaux de capacité non munis du timbre précisant la validité du certificat sur les voies du groupe A (2<sup>e</sup> zone de navigation au sens de la directive 82/714/CEE) (décret du 23 juillet 1991, Journal officiel du 28 juillet 1991).

*Royaume des Pays-Bas*

- «Groot Vaarbewijs I» (Binnenschepenwet, Staatsblad 1981, nr. 678).

(<sup>1</sup>) JO n° L 301 du 28. 10. 1982, p. 1.



*ANNEXE II*

**LISTE DES VOIES D'EAU À CARACTÈRE MARITIME, VISÉES À L'ARTICLE 2 DE LA DIRECTIVE**

**Royaume de Belgique**

Escaut maritime.

**République fédérale d'Allemagne**

Zone 1 et zone 2 de l'annexe I de la directive 82/714/CEE.

**Royaume des Pays-Bas**

Dollard, Eems, Waddenzee, IJsselmeer, Escaut oriental et Escaut occidental.

---

## DIRECTIVE DU CONSEIL

du 19 décembre 1991

modifiant la directive 69/169/CEE en ce qui concerne la prorogation et la modification des dérogations accordées au Danemark et à l'Irlande en matière de franchises pour les voyageurs

(91/673/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 99,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

considérant que le royaume de Danemark et l'Irlande bénéficient, jusqu'au 31 décembre 1991, d'une dérogation à la directive 69/169/CEE <sup>(3)</sup>, modifiée en dernier lieu par la directive 91/191/CEE <sup>(4)</sup>, en ce qui concerne l'application des niveaux généraux des franchises;

considérant que lesdites dérogations doivent être examinées dans le cadre de l'article 8 A du traité qui définit le marché intérieur comme un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée, et qui prévoit que le marché intérieur sera progressivement établi au cours d'une période expirant le 31 décembre 1992;

considérant que la cessation immédiate desdites dérogations pourrait entraîner des difficultés économiques pour le royaume de Danemark et l'Irlande; qu'il convient donc de les proroger sous une forme modifiée en ce qui concerne l'Irlande, jusqu'au 31 décembre 1992,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 69/169/CEE est modifiée comme suit:

- 1) à l'article 7 *ter* paragraphe 1 point b), le montant de «95 écus» est remplacé par celui de «150 écus»;
- 2) à l'article 7 *quater*, la date du «31 décembre 1991» est remplacée par celle du «31 décembre 1992»;

- 3) l'article 7 *quinquies* est remplacé par le texte suivant:

*«Article 7 quinquies*

Par dérogation à l'article 2 paragraphe 1 et dans la limite fixée audit article, l'Irlande est autorisée jusqu'au 31 décembre 1992 à appliquer une limite quantitative de trente litres de bière pour tous les voyageurs se rendant en Irlande.

Par dérogation à l'article 2 paragraphe 1, à l'article 4 paragraphe 1 et à l'article 7 *ter* paragraphe 1 point b), l'Irlande est autorisée à appliquer jusqu'au 31 décembre 1992 les limites suivantes lors de l'importation des marchandises en question par des voyageurs d'Irlande ayant séjourné moins de vingt-quatre heures en dehors de l'Irlande:

- a) pour les voyageurs en provenance de la Communauté: 175 écus, mais la valeur unitaire ne peut pas être supérieure à 110 écus;
- b) bières: 15 litres.»

*Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> janvier 1992.

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*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 1991.

Par le Conseil

Le président

P. DANKERT

<sup>(1)</sup> Avis rendu le 10 décembre 1991 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Avis rendu le 17 décembre 1991 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> JO n° L 133 du 4.6. 1969, p. 6.

<sup>(4)</sup> JO n° L 94 du 16.4. 1991, p. 24.