

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 121

42^e année

11 mai 1999

Édition de langue française

Législation

Sommaire

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

Règlement (CE) n° 989/1999 de la Commission, du 10 mai 1999, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 1

Règlement (CE) n° 990/1999 de la Commission, du 10 mai 1999, relatif à la fourniture d'huile végétale au titre de l'aide alimentaire 3

Règlement (CE) n° 991/1999 de la Commission, du 10 mai 1999, relatif à la fourniture de pois cassés au titre de l'aide alimentaire 6

Règlement (CE) n° 992/1999 de la Commission, du 10 mai 1999, relatif à la fourniture de céréales au titre de l'aide alimentaire 9

Règlement (CE) n° 993/1999 de la Commission, du 10 mai 1999, concernant la délivrance de certificats d'importation pour les aulx originaires de Chine 12

★ **Directive 1999/32/CE du Conseil, du 26 avril 1999, concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE** 13

II *Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité*

Commission

1999/315/CE:

★ **Décision de la Commission, du 27 avril 1999, portant l'approbation des conditions d'utilisation du symbole graphique pour les produits agricoles de qualité spécifiques des départements français d'outre-mer [notifiée sous le numéro C(1999) 1051]** 19

- ★ **Décision de la Commission, du 27 avril 1999, relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(1999) 1066]** 21

I

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

RÈGLEMENT (CE) N° 989/1999 DE LA COMMISSION
du 10 mai 1999
établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix
d'entrée de certains fruits et légumes

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission, du 21 décembre 1994, portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1498/98 ⁽²⁾, et notamment son article 4 paragraphe 1,

considérant que le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe;

considérant que, en application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 11 mai 1999.

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

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 337 du 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 198 du 15.7.1998, p. 4.

ANNEXE

du règlement de la Commission, du 10 mai 1999, établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	052	72,0
	204	87,9
	999	80,0
0707 00 05	052	90,6
	628	133,3
	999	112,0
0709 10 00	220	206,1
	999	206,1
0709 90 70	052	57,8
	999	57,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	204	41,8
	212	64,7
	600	55,8
	624	47,1
	999	52,3
0805 30 10	052	63,1
	999	63,1
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	77,3
	400	84,2
	508	77,6
	512	81,6
	528	67,1
	720	82,3
	804	103,4
	999	81,9

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2317/97 de la Commission (JO L 321 du 22.11.1997, p. 19).
Le code «999» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 990/1999 DE LA COMMISSION
du 10 mai 1999
relatif à la fourniture d'huile végétale au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil du 27 juin 1996 concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1, point b),

considérant que le règlement précité établit la liste des pays et organisations susceptibles de bénéficier d'une aide communautaire et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, suite à plusieurs décisions relatives à l'allocation d'aide alimentaire, la Commission a alloué de l'huile végétale à certains bénéficiaires;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CE) n° 2519/97 de la Commission, du 16 décembre 1997 portant modalités générales de mobilisation de produits à fournir au titre du règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil pour l'aide alimentaire communautaire ⁽²⁾; qu'il est nécessaire de préciser notamment les délais et conditions de fourniture pour déterminer les frais qui en résultent;

considérant que, pour un lot donné, afin d'assurer la réalisation des fournitures, il convient de prévoir la possibilité pour les soumissionnaires de mobiliser soit de l'huile de soja, soit de l'huile de tournesol; que la fourniture de chaque lot sera attribuée à l'offre la moins-disante,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Il est procédé, au titre de l'aide alimentaire communautaire, à la mobilisation dans la Communauté d'huile végétale en vue de fourniture aux bénéficiaires indiqués en annexe, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2519/97 et aux conditions figurant en annexe.

La fourniture porte sur la mobilisation d'huile végétale produite dans la Communauté. En cas de mobilisation d'huile de tournesol la mobilisation ne peut pas porter sur un produit fabriqué et/ou conditionné sous le régime du perfectionnement actif.

Les offres portent soit sur de l'huile de soja, soit sur de l'huile de tournesol. Sous peine d'irrecevabilité, chaque offre indique de manière précise le type d'huile auquel elle se rapporte.

Le soumissionnaire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5.7.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 23.

ANNEXE

LOT A

1. **Action n°:** 142/98 (A1); 143/98 (A2); 144/98 (A3)
2. **Bénéficiaire** (2): Angola
3. **Représentant du bénéficiaire:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola, Tél.: (244-2) 39 13 39; fax: 39 25 31; tlx: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Pays de destination:** Angola
5. **Produit à mobiliser** (3): huile végétale: soit huile de soja raffinée, soit huile de tournesol raffinée
6. **Quantité totale (tonnes net):** 500
7. **Nombre de lots:** 1 en 3 parties (A1: 300 tonnes; A2: 100 tonnes; A3: 100 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit** (3) (4) (6): —
9. **Conditionnement** (10): JO C 267 du 13.9.1996, p. 1 [points 10.1 A, B et C.1]
10. **Étiquetage ou marquage** (5): JO C 114 du 29.4.1991, p. 1 [point III.A.3]
— Langue à utiliser pour le marquage: portugais
— Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** mobilisation d'huile végétale raffinée, produite dans la Communauté. En cas de mobilisation d'huile de tournesol, la mobilisation ne peut pas porter sur un produit fabriqué et/ou conditionné sous le régime du perfectionnement actif
12. **Stade de livraison prévu:** rendu destination (7) (8)
13. **Stade de livraison alternatif:** rendu port d'embarquement
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse du chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** A1: Somatradung (off port of Luanda); A2: A.M.I (off port of Lobito); A3: Socosul — Lubango (180 km from Namibe)
— port ou magasin de transit: —
— voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
— premier délai: le 15.8.1999
— deuxième délai: le 29.8.1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
— premier délai: du 21.6 au 4.7.1999
— deuxième délai: du 5 au 18.7.1999
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
— premier délai: le 25.5.1999
— deuxième délai: le 8.6.1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 15 EUR par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (1): Bureau de l'aide alimentaire, À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Télex: 25670 AGREC B; fax: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation:** —

Notes

- (¹) Renseignements complémentaires André Debongnie [tél.: (32 2) 295 14 65].
Torben Vestergaard [tél.: (32 2) 299 30 50].
- (²) Le fournisseur prend contact avec le bénéficiaire ou son représentant dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.
- (³) Le fournisseur délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.
- (⁴) Le fournisseur transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, le document suivant:
— un certificat sanitaire.
- (⁵) Par dérogation au *Journal officiel des Communautés européennes* C 114, le texte du point III A 3 c) est remplacé par le texte suivant: «la mention "Communauté européenne"».
- (⁶) Sous peine d'irrecevabilité, chaque offre indique de manière précise le type d'huile auquel elle se rapporte.
- (⁷) En complément des dispositions de l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2519/97, les navires affrétés ne doivent apparaître sur aucune des quatre listes trimestrielles les plus récentes de navires immobilisés publiées par le mémorandum de Paris d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port [directive 95/21/CE du Conseil (JO L 157 du 7.7.1995, p. 1)].
- (⁸) Les frais et impositions portuaires (notamment EP-14, EP-15 et EP-17) sont à la charge de l'adjudicataire. Par dérogation à l'article 15, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2519/97, les frais et impositions relatifs aux formalités douanières d'importation sont supportés par l'adjudicataire et sont réputés inclus dans l'offre.
- (⁹) Huile de soja raffinée répondant aux conditions suivantes:
— apparence, à température ambiante: claire et brillante,
— goût et odeur: neutre,
— acides gras libres: maximum 0,1 %,
— eau et impuretés: maximum 0,05 %,
— couleur, Lovibond 5 1/4" (rouge/jaune): maximum 1,5/15,
— indice de peroxyde (még/kg): maximum 2,
— poids spécifique à 20 °C: 0,91-0,93 g/cm³,
— indice de réfraction à 20 °C: 1,470-1,476,
— indice d'iode (Wijs): 125-140 g/100 g.
- (¹⁰) Logés en conteneurs de 20 pieds. La franchise de détention des conteneurs doit être de quinze (15) jours au minimum.
-

RÈGLEMENT (CE) N° 991/1999 DE LA COMMISSION
du 10 mai 1999
relatif à la fourniture de pois cassés au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil, du 27 juin 1996, concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24 paragraphe 1 point b),

considérant que le règlement précité établit la liste des pays et organisations susceptibles de bénéficier d'une aide communautaire et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, suite à plusieurs décisions relatives à l'allocation d'aide alimentaire, la Commission a alloué des pois cassés à certains bénéficiaires;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CE) n° 2519/97 de la Commission, du 16 décembre 1997, portant modalités générales de mobilisation de produits à fournir au titre du règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil pour l'aide alimentaire communautaire ⁽²⁾; qu'il est nécessaire de

préciser notamment les délais et conditions de fourniture pour déterminer les frais qui en résultent,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Il est procédé, au titre de l'aide alimentaire communautaire, à la mobilisation dans la Communauté de pois cassés en vue de fournitures aux bénéficiaires indiqués en annexe, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2519/97 et aux conditions figurant en annexe.

Le soumissionnaire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5.7.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 23.

ANNEXE

LOT A

1. **Action n°:** 145/98 (A1); 146/98 (A2); 147/98 (A3)
2. **Bénéficiaire** (?): Angola
3. **Représentant du bénéficiaire:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jínga 6, Luanda, Angola
Tél.: (244 2) 39 13 39, télécopieur: 39 25 31, tlx: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Pays de destination:** Angola
5. **Produits à mobiliser** (?): pois cassés
6. **Quantité totale (tonnes net):** 1 500
7. **Nombre de lots:** 1 en 3 parties (A1: 1 000 tonnes; A2: 300 tonnes; A3: 200 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit** (?)(⁴): —
9. **Conditionnement** (?): JO C 267 du 13.9.1996, p. 1 [points 4.0 A.1.c), 2.c) et B.1] ou [points 2.1 A.1.a), 2.a) et B.1]
10. **Étiquetage ou marquage** (?): JO C 114 du 29.4.1991, p. 1 [point IV.A.3])
— Langue à utiliser pour le marquage: portugais
— Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
Le produit doit provenir de la Communauté.
12. **Stade de livraison prévu:** rendu destination (⁸)(⁹)
13. **Stade de livraison alternatif:** rendu port d'embarquement — fob arrimé
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse du chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** partie 1: Somatrading (off port of Luanda); partie 2: A.M.I (off port of Lobito); partie 3: SOCOSUL — Lubango (180 km from Namibe)
— port ou magasin de transit: —
— voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
— premier délai: le 15.8.1999
— deuxième délai: le 29.8.1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
— premier délai: du 21.6 au 4.7.1999
— deuxième délai: du 5 au 18.7.1999
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
— premier délai: le 25.5.1999
— deuxième délai: le 8.6.1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 5 euros par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (¹):
Bureau de l'aide alimentaire
À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46
Rue de la loi 200
B-1049 Bruxelles
Télex: 25670 AGREC B; télécopieur: (32 2) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation:** —

Notes

- (¹) Renseignements complémentaires: André Debongnie (Tél.: (32 2) 295 14 65).
Torben Vestergaard (Tél.: (32 2) 299 30 50).
- (²) Le fournisseur prend contact avec le bénéficiaire ou son représentant dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.
- (³) Le fournisseur délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.
- (⁴) Le fournisseur transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, le document suivant:
— certificat phytosanitaire.
- (⁵) En vue d'un éventuel réensachage, le fournisseur devra fournir 2 % des sacs vides, de la même qualité que ceux contenant la marchandise, avec l'inscription suivie d'un «R» majuscule.
- (⁶) Par dérogation au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 114, le texte du point IV A 3 c) est remplacé par le texte suivant: «la mention "Communauté européenne"», et le texte du point IV A 3 b) par le texte suivant: «pois cassés».
- (⁷) Pois jaunes (*Pisum sativum*) destinés à l'alimentation humaine, provenant de la récolte la plus récente. Les pois ne doivent pas avoir été colorés artificiellement. Les pois cassés doivent être traités à la vapeur pendant minimum 2 minutes ou avoir été fumigés (^{*)} et répondre aux conditions suivantes:
— humidité: maximum 15 %,
— matières étrangères: maximum 0,1 %,
— brisures: maximum 10 % (par brisures, on entend les parties de pois qui passent au travers d'un tamis à trous circulaires d'un diamètre de 5 millimètres),
— pourcentage de graines de couleur différente ou décolorées: maximum 1,5 %,
— temps de cuisson: maximum 45 minutes (après trempage de 12 heures) ou maximum 60 minutes (sans trempage).
- (⁸) En complément des dispositions de l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2519/97, les navires affrétés ne doivent apparaître sur aucune des quatre listes trimestrielles les plus récentes de navires immobilisés par le mémorandum de Paris d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port [directive 95/21/CEE du Conseil (JO L 157 du 7.7.1995)].
- (⁹) Les frais et impositions portuaires (notamment EP-14, EP-15 et EP-17) sont à la charge de l'adjudicataire. Par dérogation à l'article 15, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2519/97, les frais et impositions relatifs aux formalités douanières d'importation sont supportés par l'adjudicataire et sont réputés inclus dans l'offre.

(^{*}) L'adjudicataire transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, un certificat de fumigation.

RÈGLEMENT (CE) N° 992/1999 DE LA COMMISSION
du 10 mai 1999
relatif à la fourniture de céréales au titre de l'aide alimentaire

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil du 27 juin 1996 concernant la politique et la gestion de l'aide alimentaire et des actions spécifiques d'appui à la sécurité alimentaire ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1, point b),

considérant que le règlement précité établit la liste des pays et organisations susceptibles de bénéficier d'une aide communautaire et détermine les critères généraux relatifs au transport de l'aide alimentaire au-delà du stade fob;

considérant que, suite à plusieurs décisions relatives à l'allocation d'aide alimentaire, la Commission a alloué des céréales à certains bénéficiaires;

considérant qu'il y a lieu de procéder à ces fournitures suivant les règles prévues au règlement (CE) n° 2519/97 de la Commission, du 16 décembre 1997 portant modalités générales de mobilisation de produits à fournir au titre du règlement (CE) n° 1292/96 du Conseil pour l'aide alimentaire communautaire ⁽²⁾; qu'il est nécessaire de

préciser notamment les délais et conditions de fourniture pour déterminer les frais qui en résultent,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Il est procédé, au titre de l'aide alimentaire communautaire, à la mobilisation dans la Communauté de céréales en vue de fournitures aux bénéficiaires indiqués en annexe, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2519/97 et aux conditions figurant en annexe.

Le soumissionnaire est réputé avoir pris connaissance de toutes les conditions générales et particulières applicables et les avoir acceptées. Toute autre condition ou réserve contenue dans son offre est réputée non écrite.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

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

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 166 du 5.7.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 346 du 17.12.1997, p. 23.

ANNEXE

LOT A

1. **Action n°:** 139/98 (A1); 140/98 (A2); 141/98 (A3)
2. **Bénéficiaire** (?): Angola
3. **Représentant du bénéficiaire:** UTA/ACP/UE, rua Rainha Jinga 6, Luanda, Angola
Tél.: (244-2) 39 13 39, fax: 39 25 31, tlx: 0991/3397 DELCEE AN
4. **Pays de destination:** Angola
5. **Produit à mobiliser:** maïs
6. **Quantité totale (tonnes net):** 3 000
7. **Nombre de lots:** 1 en 3 parties (A1: 2 500 tonnes; A2: 300 tonnes; A3: 200 tonnes)
8. **Caractéristiques et qualité du produit** (°) (?): JO C 114 du 29.4.1991, p. 1 [point II.A.1.d)]
9. **Conditionnement** (?): JO C 267 du 13.9.1996, p. 1 [points 1.0 A.1.a), 2.a) et B.2]
10. **Étiquetage ou marquage** (°): JO C 114 du 29.4.1991, p. 1 [point II.A.3]
— Langue à utiliser pour le marquage: portugais
— Inscriptions complémentaires: —
11. **Mode de mobilisation du produit:** marché communautaire
12. **Stade de livraison prévu:** rendu destination (°) (°)
13. **Stade de livraison alternatif:** rendu port d'embarquement — fob arrimé
14. a) **Port d'embarquement:** —
b) **Adresse du chargement:** —
15. **Port de débarquement:** —
16. **Lieu de destination:** A1: Somatradning (off port of Luanda); A2: A.M.I. (off port of Lobito); A3: Socosul —
(180 km from Namibe)
— port ou magasin de transit: —
— voie de transport terrestre: —
17. **Période ou date limite de livraison au stade prévu:**
— premier délai: le 8.8.1999
— deuxième délai: le 22.8.1999
18. **Période ou date limite de livraison au stade alternatif:**
— premier délai: du 14 au 27.6.1999
— deuxième délai: du 28.6 au 11.7.1999
19. **Délai pour la présentation des offres (à 12 heures, heure de Bruxelles):**
— premier délai: le 25.5.1999
— deuxième délai: le 8.6.1999
20. **Montant de la garantie de soumission:** 5 euros par tonne
21. **Adresse pour l'envoi des offres et des garanties de soumission** (!):
Bureau de l'aide alimentaire,
À l'attention de Monsieur T. Vestergaard
Bâtiment «Loi 130», bureau 7/46
Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles
Télex: 25670 AGREC B; fax: (322) 296 70 03 / 296 70 04 (exclusivement)
22. **Restitution à l'exportation** (!): restitution applicable le 21.5.1999, fixée par le règlement (CE) n° 909/1999 de la Commission (JO L 114 du 1.5.1999, p. 29)

Notes

- (¹) Renseignements complémentaires: André Debongnie (Tél.: (32 2) 295 14 65).
Torben Vestergaard (Tél.: (32 2) 299 30 50).
- (²) Le fournisseur prend contact avec le bénéficiaire ou son représentant dans les plus brefs délais, en vue de déterminer les documents d'expédition nécessaires.
- (³) Le fournisseur délivre au bénéficiaire un certificat émanant d'une instance officielle et certifiant que, pour le produit à livrer, les normes en vigueur, relatives à la radiation nucléaire, dans l'État membre concerné ne sont pas dépassées. Le certificat de radioactivité doit indiquer la teneur en césiums 134 et 137 et en iode 131.
- (⁴) Le règlement (CE) n° 259/98 de la Commission (JO L 25 du 31.1.1998, p. 39) est applicable en ce qui concerne la restitution à l'exportation. La date visée à l'article 2 du règlement précité est celle figurant au point 22 de la présente annexe.
- (⁵) Le fournisseur transmet au bénéficiaire ou à son représentant, lors de la livraison, le document suivant:
— certificat phytosanitaire.
- (⁶) Par dérogation au *Journal officiel des Communautés européennes* C 114, le texte du point II A 3 c) est remplacé par le texte suivant: «la mention "Communauté européenne"».
- (⁷) En vue d'un éventuel réensachage, le fournisseur devra fournir 2 % des sacs vides de la même qualité que ceux contenant la marchandise avec l'inscription suivie du «R» majuscule.
- (⁸) Les frais et impositions portuaires (notamment EP-14, EP-15 et EP-17) sont à la charge de l'adjudicataire. Par dérogation à l'article 15, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2519/97, les frais et impositions relatifs aux formalités douanières d'importation sont supportés par l'adjudicataire et sont réputés inclus dans l'offre.
- (⁹) En complément des dispositions de l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2519/97, les navires affrétés ne doivent apparaître sur aucune des quatre listes trimestrielles les plus récentes de navires immobilisés par le mémorandum de Paris d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port [directive 95/21/CE du Conseil (JO L 157 du 7.7.1995, p. 1)].
-

RÈGLEMENT (CE) N° 993/1999 DE LA COMMISSION
du 10 mai 1999
concernant la délivrance de certificats d'importation pour les aulx originaires de
Chine

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 2200/96 du Conseil, du 28 octobre 1996, portant organisation commune des marchés dans le secteur des fruits et légumes ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 857/1999 de la Commission ⁽²⁾,

vu le règlement (CE) n° 1137/98 de la Commission, du 29 mai 1998, relatif à une mesure de sauvegarde applicable aux importations d'aulx originaires de Chine ⁽³⁾ et notamment son article 1^{er} paragraphe 3,

considérant que, en application du règlement (CEE) n° 1859/93 de la Commission ⁽⁴⁾, modifié par le règlement (CE) n° 1662/94 ⁽⁵⁾, la mise en libre pratique dans la Communauté d'aulx importés des pays tiers est soumise à la présentation d'un certificat d'importation;

considérant que l'article 1^{er} paragraphe 1 du règlement (CE) n° 1137/98 a, pour les aulx originaires de Chine et pour les demandes déposées à partir du 1^{er} juin 1998 jusqu'au 31 mai 1999, limite la délivrance de certificats d'importation à une quantité mensuelle maximale;

considérant que, compte tenu des critères fixés à l'article 1^{er} paragraphe 2 dudit règlement et des certificats d'importation déjà délivrés, les quantités demandées le 7 mai

1999 dépassent la quantité mensuelle maximale mentionnée à l'annexe dudit règlement pour le mois de mai 1999; qu'il convient, en conséquence, de déterminer dans quelle mesure des certificats d'importation peuvent être délivrés pour ces demandes; qu'il y a lieu de rejeter, en conséquence, la délivrance de certificats pour les demandes déposées après le 7 mai 1999 et avant le 1^{er} juin 1999,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les certificats d'importation demandés le 7 mai 1999 au titre de l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 1859/93, pour les aulx relevant du code NC 0703 20 00 originaires de Chine, sont délivrés à concurrence de 3,92218 % de la quantité demandée, en tenant compte des informations reçues par la Commission le 10 mai 1999.

Pour les produits susnommés, les demandes de certificats d'importation déposées après le 7 mai 1999 et avant le 1^{er} juin 1999 sont rejetées.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 11 mai 1999.

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

Fait à Bruxelles, le 10 mai 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 297 du 21.11.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 108 du 27.4.1999, p. 7.

⁽³⁾ JO L 157 du 30.5.1998, p. 107.

⁽⁴⁾ JO L 170 du 13.7.1993, p. 10.

⁽⁵⁾ JO L 176 du 9.7.1994, p. 1.

DIRECTIVE 1999/32/CE DU CONSEIL

du 26 avril 1999

concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 130 S, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

(1) considérant que les objectifs et les principes de la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement, tels qu'ils sont définis dans les programmes d'action pour l'environnement, et notamment dans le cinquième programme d'action en matière d'environnement ⁽⁴⁾ s'inspirant des principes énoncés à l'article 130 R du traité, visent en particulier à protéger efficacement les populations des risques connus que présentent les émissions de dioxyde de soufre et à protéger l'environnement en empêchant que les dépôts de soufre dépassent des charges et des niveaux critiques définis;

(2) considérant que, aux termes de l'article 129 du traité, les exigences en matière de protection de la santé sont une composante des autres politiques de la Communauté; que l'article 3, point o), du traité dispose, en outre, que l'action de la Communauté comporte une contribution à la réalisation d'un niveau élevé de protection de la santé;

(3) considérant que les émissions de dioxyde de soufre participent de manière importante au phénomène d'acidification dans la Communauté; que le dioxyde de soufre exerce également des effets directs sur la santé humaine et sur l'environnement;

(4) considérant que l'acidification et le rejet dans l'atmosphère de dioxyde de soufre causent des dommages aux écosystèmes fragiles, diminuent la biodiversité, réduisent la valeur d'agrément et nuisent aux cultures et à la croissance des forêts; que les pluies acides en milieu urbain peuvent dégrader considérablement les bâtiments et le patrimoine architectural; que la pollution par le dioxyde de soufre peut également avoir des effets importants sur la santé humaine, en particulier parmi la population souffrant d'affections respiratoires;

(5) considérant que l'acidification est un problème transfrontalier qui demande des solutions au niveau tant communautaire que national ou local;

(6) considérant que les émissions de dioxyde de soufre contribuent à la formation de particules dans l'atmosphère;

(7) considérant que la Communauté et les différents États membres sont parties contractantes à la convention CEE-ONU sur la pollution transfrontière à longue distance; que le deuxième protocole CEE-ONU sur la pollution transfrontière par le dioxyde de soufre prévoit que les parties contractantes devraient réduire les émissions de dioxyde de soufre conformément à la réduction de 30 % spécifiée dans le premier protocole ou au-delà de celle-ci; que le deuxième protocole CEE-ONU repose sur l'hypothèse que les charges et niveaux critiques continueront d'être dépassés dans certaines zones sensibles; que d'autres mesures visant à réduire les émissions de dioxyde de soufre devront encore être prises si l'on veut respecter les objectifs fixés dans le cinquième programme d'action en matière d'environnement; que les parties contractantes devraient dès lors réduire encore notablement les émissions de dioxyde de soufre;

(8) considérant que le soufre naturellement présent en faibles quantités dans le pétrole et le charbon a été reconnu depuis des décennies comme constituant la principale source des émissions de dioxyde de soufre, elles-mêmes responsables en grande partie des «pluies acides» et de la pollution de l'air qui affecte de nombreuses zones urbaines et industrielles;

(9) considérant que la Commission a récemment publié une communication sur une stratégie permettant de lutter de manière efficace et rentable contre l'acidification dans la Communauté; que la limitation des émissions de dioxyde de soufre provenant de la combustion de certains combustibles liquides a été reconnue comme un élément à part entière de cette stratégie; que la Commission reconnaît la nécessité de mesures concernant tous les autres combustibles;

(10) considérant que des études ont montré que les avantages induits par la réduction des émissions de soufre obtenue par une diminution de la teneur en soufre des combustibles l'emporteront souvent largement sur les coûts estimés pour l'industrie dans le cadre de la présente directive et que la technologie permettant de réduire la teneur en soufre des combustibles liquides existe et est bien établie;

⁽¹⁾ JO C 190 du 21.6.1997, p. 9 et JO C 259 du 18.8.1998, p. 5.

⁽²⁾ JO C 355 du 21.11.1997, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 13 mai 1998 (JO C 167 du 1.6.1998, p. 111), position commune du Conseil du 6 octobre 1998 (JO C 364 du 25.11.1998, p. 20) et décision du Parlement européen du 9 février 1999 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO C 138 du 17.5.1993, p. 5.

- (11) considérant que, conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité visés à l'article 3 B du traité, l'action individuelle des États membres ne peut pas permettre d'atteindre efficacement l'objectif visant à réduire les émissions de soufre produites par la combustion de certains types de combustibles liquides; que des actions non concertées n'offrent aucune garantie quant à la réalisation de l'objectif visé; que de telles actions sont contre-productives et qu'elles conduiraient à déstabiliser gravement le marché des combustibles concernés; qu'il est donc plus efficace, vu la nécessité de réduire les émissions de dioxyde de soufre dans l'ensemble de la Communauté, d'entreprendre une action au niveau communautaire; que la présente directive se limite aux exigences minimales nécessaires pour atteindre l'objectif visé;
- (12) considérant que, dans la directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides⁽¹⁾, la Commission a été invitée à soumettre au Conseil une proposition prévoyant des limites plus basses pour la teneur en soufre des gas-oils et fixant de nouvelles valeurs limites pour les kérosènes d'aviation; qu'il y a lieu de fixer des limites pour la teneur en soufre d'autres combustibles liquides, en particulier les fiouls lourds, les fiouls de soute, les gas-oils à usage maritime et les gas-oils, sur la base d'études de rentabilité;
- (13) considérant que, conformément à l'article 130 T du traité, la présente directive ne devrait pas empêcher les États membres de conserver ou de prendre des mesures de protection plus strictes; que ces mesures doivent être compatibles avec le traité et devraient être notifiées à la Commission;
- (14) considérant que les États membres, avant de prendre de nouvelles mesures de protection plus strictes, devraient notifier à la Commission les mesures proposées, conformément à la directive 83/189/CEE du Conseil du 28 mars 1983 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques⁽²⁾;
- (15) considérant que, en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, il convient de prévoir des dérogations pour les États membres et les régions où l'état de l'environnement le permet;
- (16) considérant que, en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, il convient également de prévoir des dérogations pour l'emploi de ces combustibles dans les installations de combustion qui respectent les valeurs limites d'émission prévues par la directive 88/609/CEE du Conseil du 24 novembre 1998 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion⁽³⁾; qu'il pourrait être nécessaire, à la lumière de la prochaine révision de la directive 88/609/CEE, de réexaminer et, si nécessaire, de réviser certaines dispositions de la présente directive;
- (17) considérant que, pour les installations de combustion des raffineries exclues du champ d'application de l'article 3, paragraphe 3, point i) c), de la présente directive, la moyenne des émissions de dioxyde de soufre de ces installations ne devrait pas dépasser les limites fixées par la directive 88/609/CEE ou par tout acte ultérieur la modifiant; que, pour la mise en œuvre de la présente directive, les États membres ne devraient pas perdre de vue que le remplacement par des combustibles autres que ceux visés à son article 2 ne doit pas entraîner une augmentation des émissions d'agents polluants acidifiants;
- (18) considérant que la directive 93/12/CEE a déjà fixé à 0,2 % la teneur maximale en soufre des gas-oils; que cette valeur limite devrait être ramenée à 0,1 % d'ici au 1^{er} janvier 2008;
- (19) considérant que, conformément à l'acte d'adhésion de 1994, l'Autriche et la Finlande bénéficient d'une dérogation de quatre ans, à compter de la date d'adhésion, aux dispositions de la directive 93/12/CEE sur la teneur en soufre du gas-oil;
- (20) considérant que les teneurs maximales en soufre de 0,2 % (à partir de l'an 2000) et de 0,1 % (à compter de 2008) fixées pour les gas-oils destinés aux navires de mer risquent de poser des problèmes techniques et économiques à la Grèce sur l'ensemble de son territoire, à l'Espagne dans les îles Canaries, à la France dans les départements français d'outre-mer, et au Portugal dans les archipels de Madère et des Açores; qu'une dérogation accordée pour la Grèce, pour les îles Canaries, pour les départements français d'outre-mer et pour les archipels de Madère et des Açores ne devrait pas nuire au marché des gas-oils à usage maritime dans la mesure où le carburant exporté à partir de la Grèce, des îles Canaries, des départements français d'outre-mer et des archipels de Madère et des Açores vers d'autres États membres devrait répondre aux critères en vigueur dans l'État membre de destination; que la Grèce, les îles Canaries, les départements français d'outre-mer et les archipels de Madère et des Açores devraient, par conséquent, se voir accorder une dérogation les autorisant à ne pas respecter les teneurs en soufre maximales de 0,2 % en poids pour le gas-oil à usage maritime;

⁽¹⁾ JO L 74 du 27.3.1993, p. 81.

⁽²⁾ JO L 109 du 26.4.1983, p. 8. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/139/CE de la Commission (JO L 32 du 10.2.1996, p. 31).

⁽³⁾ JO L 336 du 7.12.1988, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/66/CE (JO L 337 du 24.12.1994, p. 83).

- (21) considérant que les émissions de soufre provenant des transports maritimes et dues à la combustion de fiouls de soute présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution par le dioxyde de soufre et aux problèmes d'acidification; que, lors des négociations en cours et futures sur la convention MARPOL dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Communauté préconisera une protection plus efficace des régions particulièrement vulnérables aux émissions de SO_x, ainsi qu'un abaissement de la valeur généralement fixée pour le fioul de soute (actuellement de 4,5 %); qu'il convient de poursuivre les initiatives communautaires visant à obtenir que la mer du Nord/la Manche soient déclarées zone spéciale de réduction des émissions de SO_x;
- (22) considérant qu'il faut approfondir les travaux de recherche sur les effets de l'acidification sur les écosystèmes et sur l'organisme humain; que la Communauté encourage cette recherche au titre du cinquième programme-cadre de recherche⁽¹⁾;
- (23) considérant que, en cas de rupture d'approvisionnement en pétrole brut, en produits pétroliers ou en autres hydrocarbures, la Commission peut autoriser un État membre à appliquer sur son territoire une valeur limite plus élevée;
- (24) considérant que les États membres devraient mettre en place des mécanismes adaptés permettant de vérifier le respect des dispositions de la présente directive; que des rapports sur la teneur en soufre des combustibles liquides devraient être transmis à la Commission;
- (25) considérant que, pour des raisons de clarté, il y a lieu de modifier la directive 93/12/CEE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectifs et champ d'application

1. La présente directive a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement.
2. Pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains combustibles liquides dérivés du pétrole, l'utilisation de ces combustibles sur le territoire des États membres est subordonnée au respect d'une teneur maximale en soufre.

Toutefois, les valeurs limites fixées par la présente directive pour certains combustibles liquides dérivés du pétrole ne s'appliquent pas:

- a) — aux combustibles liquides dérivés du pétrole utilisés par les navires de mer, à l'exception des combustibles couverts par la définition figurant à l'article 2, point 3;
 - au gas-oil à usage maritime utilisé par des navires traversant une frontière entre un pays tiers et un État membre;
- b) aux combustibles destinés à être traités avant leur combustion définitive;
- c) aux combustibles destinés à être traités dans les raffineries.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) *fiouls lourds*:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole classé sous les codes NC 2710 00 71 à 2710 00 78 ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole (autre que le gas-oil défini aux points 2 et 3) appartenant, du fait de ses limites de distillation, à la catégorie des fiouls lourds destinés à être utilisés comme combustibles et dont moins de 65 % en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C selon la méthode ASTM D86. Si la distillation ne peut pas être déterminée selon la méthode ASTM D86, le produit pétrolier est également classé dans la catégorie des fiouls lourds;

2) *gas-oil*:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole classé sous le code NC 2710 00 67 ou 2710 00 68 ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole appartenant, du fait de ses limites de distillation, à la catégorie des distillats moyens destinés à être utilisés comme combustibles et dont au moins 85 % en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.

Les carburants diesels définis à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE⁽²⁾ sont exclus de la présente définition. Les combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles sont également exclus de la présente définition;

- 3) *gas-oil à usage maritime*, les combustibles destinés à une utilisation en mer et conformes à la définition figurant au point 2, ou qui ont une viscosité ou une densité comprises dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les distillats à usage maritime dans le tableau 1 de la norme ISO 8217 (1996);

⁽¹⁾ JO L 26 du 1.2.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

- 4) *méthode ASTM*, les méthodes arrêtées par l'«American Society for Testing and Materials» dans les définitions et spécifications standards des produits lubrifiants et dérivés du pétrole (édition de 1976);
- 5) *installation de combustion*, tout dispositif technique dans lequel les combustibles sont oxydés afin d'utiliser la chaleur produite;
- 6) *charge critique*, une estimation quantitative de l'exposition à un ou plusieurs polluants en-dessous de laquelle aucun effet néfaste sur des éléments sensibles de l'environnement ne se produit selon les connaissances actuelles.

Article 3

Teneur maximale en soufre des fiouls lourds

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir à partir du 1^{er} janvier 2003 que les fiouls lourds ne soient pas utilisés sur leur territoire si leur teneur en soufre dépasse 1,00 % en masse.

2. Sous réserve que soient respectées les normes de qualité de l'air fixées pour le dioxyde de soufre dans la directive 80/779/CEE⁽¹⁾ ou dans toute autre législation communautaire abrogeant et remplaçant ces normes, ainsi que les autres dispositions communautaires pertinentes, et que les émissions ne contribuent pas au dépassement des charges critiques dans un État membre quel qu'il soit, un État membre peut autoriser l'emploi de fiouls lourds dont la teneur en soufre est comprise entre 1,00 et 3,00 % en masse sur tout ou partie de son territoire. Une telle autorisation ne s'applique que tant que les émissions en provenance de l'État membre ne contribuent pas au dépassement des charges critiques dans un État membre quel qu'il soit.

3. i) Sous réserve que les autorités compétentes exercent une surveillance appropriée des émissions, les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:

- a) dans les installations de combustion qui relèvent du champ d'application de la directive 88/609/CEE et qui sont considérées comme de nouvelles installations au sens de la définition figurant à l'article 2, paragraphe 9, de ladite directive et qui satisfont aux limites d'émission du dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'article 4 et à l'annexe IV de ladite directive;
- b) dans d'autres installations de combustion qui ne relèvent pas du point a), si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations sont inférieures ou égales à 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3 % en volume à l'état sec;

c) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de la raffinerie [à l'exclusion des installations de combustion qui relèvent du point a)], indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, se situe dans une limite à fixer par chaque État membre et qui ne dépasse pas 1 700 mg/Nm³.

ii) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir qu'une installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à la valeur limite spécifiée au paragraphe 1 ne soit pas exploitée sans un permis délivré par les autorités compétentes et précisant les limites d'émission.

4. Les dispositions du paragraphe 3 sont réexaminées et, le cas échéant, révisées en fonction des modifications éventuellement apportées à la directive 88/609/CEE.

5. Si un État membre a recours aux possibilités visées au paragraphe 2, il en informe, au moins douze mois à l'avance, la Commission et le public. La Commission doit recevoir suffisamment d'informations pour pouvoir vérifier si les critères visés au paragraphe 2 sont remplis. La Commission informe les autres États membres.

Dans les six mois à compter de la date de réception des informations fournies par l'État membre, la Commission examine les mesures envisagées et, conformément à la procédure prévue à l'article 9, prend une décision, qu'elle communique aux États membres. Cette décision est réexaminée tous les huit ans, sur la base d'informations à fournir à la Commission par les États membres concernés, conformément à la procédure prévue à l'article 9.

Article 4

Teneur maximale en soufre du gas-oil

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que les gas-oils, y compris les gas-oils à usage maritime, ne soient pas utilisés sur leur territoire, à partir:

- du 1^{er} juillet 2000 si leur teneur en soufre dépasse 0,20 % en masse,
- du 1^{er} janvier 2008 si leur teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse.

2. Par dérogation au paragraphe 1, l'Espagne, pour les îles Canaries, la France, pour les départements d'outre-mer, la Grèce, pour tout ou partie de son territoire, et le Portugal, pour les archipels de Madère et des Açores, peuvent autoriser l'utilisation de gas-oil à usage maritime dont la teneur en soufre dépasse les limites spécifiées au paragraphe 1.

⁽¹⁾ JO L 229 du 30.8.1980, p. 30. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/692/CEE (JO L 377 du 31.12.1991, p. 48).

3. Sous réserve que soient respectées les normes de qualité de l'air fixées pour le dioxyde de soufre dans la directive 80/779/CEE ou dans toute autre législation communautaire abrogeant et remplaçant ces normes, ainsi que les autres dispositions communautaires pertinentes, et que les émissions ne contribuent pas au dépassement des charges critiques dans un État membre quel qu'il soit, un État membre peut autoriser l'emploi de gas-oil dont la teneur en soufre est comprise entre 0,10 et 0,20 % en masse sur tout ou partie de son territoire. Une telle autorisation ne s'applique que tant que les émissions en provenance de l'État membre ne contribuent pas au dépassement des charges critiques dans un État membre quel qu'il soit et n'est valable que jusqu'au 1^{er} janvier 2013.

4. Si un État membre a recours aux possibilités visées au paragraphe 3, il en informe, au moins douze mois à l'avance, la Commission et le public. La Commission doit recevoir suffisamment d'informations pour pouvoir vérifier si les critères visés au paragraphe 3 sont remplis. La Commission informe les autres États membres.

Dans les six mois à compter de la date de réception des informations fournies par l'État membre, la Commission examine les mesures envisagées et, conformément à la procédure prévue à l'article 9, prend une décision qu'elle communique aux États membres.

Article 5

Modification de l'approvisionnement en combustibles

Si, en raison d'une modification soudaine de l'approvisionnement en pétrole brut, en produits pétroliers ou en autres hydrocarbures, un État membre éprouve des difficultés à respecter les teneurs maximales en soufre visées aux articles 3 et 4, il en informe la Commission. La Commission peut autoriser cet État membre à appliquer des valeurs plus élevées sur son territoire pendant une période n'excédant pas six mois; elle notifie sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut déférer cette décision au Conseil dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut arrêter une décision différente dans un délai de deux mois.

Article 6

Échantillonnage et analyse

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux articles 3 et 4. L'échantillonnage débute dans les six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélè-

vements sont effectués avec une régularité et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné.

2. La teneur en soufre est déterminée selon les méthodes de référence suivantes:

- a) méthodes ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le fioul lourd et le gas-oil à usage maritime;
- b) méthodes EN 24260 (1987), ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le gas-oil.

En cas d'arbitrage, la méthode PrEN ISO 14596 sera utilisée. L'interprétation statistique des résultats du contrôle de la teneur en soufre des gas-oils utilisés est effectuée conformément à la norme ISO 4259 (1992).

Article 7

Rapports et réexamen

1. Sur la base des résultats de l'échantillonnage et des analyses effectuées conformément à l'article 6, les États membres remettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, un bref rapport sur la teneur en soufre des combustibles liquides entrant dans le champ d'application de la présente directive et utilisés sur leur territoire au cours de l'année civile précédente. Ce rapport contient un sommaire des dérogations accordées au titre de l'article 3, paragraphe 3.

2. Sur la base, entre autres, des rapports annuels présentés conformément au paragraphe 1 et de l'évolution de la qualité de l'air et de l'acidification, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 31 décembre 2006. Elle peut accompagner ce rapport de propositions visant à réviser la présente directive, en particulier les valeurs limites fixées pour chaque catégorie de combustible, ainsi que les dérogations prévues à l'article 3, paragraphes 2 et 3, et à l'article 4, paragraphes 2 et 3.

3. La Commission examine les mesures qui pourraient être prises pour réduire la contribution des combustibles à usage maritime autres que ceux visés à l'article 2, paragraphe 3, à l'acidification et, le cas échéant, présente une proposition d'ici la fin de l'an 2000.

Article 8

Modifications de la directive 93/12/CEE

1. La directive 93/12/CEE est modifiée comme suit:
 - a) à l'article 1^{er}, le paragraphe 1, point a), et le paragraphe 2 sont supprimés;

b) à l'article 2, le premier alinéa du paragraphe 2 et le paragraphe 3 sont supprimés;

c) les articles 3 et 4 sont supprimés.

2. Le paragraphe 1 s'applique à partir du 1^{er} juillet 2000.

Article 9

Comité consultatif

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

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, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 10

Transposition

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} juillet 2000. 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.

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.

Article 11

Sanctions

Les États membres déterminent les sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 12

Entrée en vigueur de la directive

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 26 avril 1999.

Par le Conseil

Le président

J. FISCHER

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 27 avril 1999

portant l'approbation des conditions d'utilisation du symbole graphique pour les produits agricoles de qualité spécifiques des départements français d'outre-mer

[notifiée sous le numéro C(1999) 1051]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

(1999/315/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 3763/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à des mesures spécifiques concernant certains produits agricoles en faveur des départements français d'outre-mer (DOM)⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2598/95⁽²⁾, et notamment son article 20, paragraphe 3,

vu le règlement (CE) n° 1418/96 de la Commission du 22 juillet 1996 portant modalités relatives à l'utilisation d'un symbole graphique pour les produits agricoles de qualité, spécifiques des régions ultrapériphériques⁽³⁾,

(1) considérant que, en application de l'article 20, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3763/91, un symbole graphique a été réalisé en vue d'améliorer la connaissance et d'encourager la consommation des produits agricoles de qualité, en l'état ou transformés, spécifiques des DOM; que la Commission a publié ce symbole graphique ainsi que les conditions de sa reproduction dans le règlement (CE) n° 2054/96⁽⁴⁾;

(2) considérant que, selon l'article 20, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 3763/91, les conditions d'utilisation du symbole graphique pour les produits agricoles de qualité spécifiques des DOM sont présentées par les associations professionnelles, transmises par les autorités nationales et approuvées par la Commission; que les autorités françaises ont transmis avec leur avis favorable ces conditions d'utilisation ainsi que les modalités administratives d'application sur la base desquelles les autorités françaises compétentes à cet effet entendent octroyer le droit d'utiliser le symbole graphique;

(3) considérant que ces conditions d'utilisation sont susceptibles de réaliser les objectifs poursuivis par l'instauration du symbole graphique; qu'il convient dès lors d'approuver ces conditions d'utilisation,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les conditions d'utilisation du symbole graphique pour les produits agricoles de qualité spécifiques des départements français d'outre-mer, présentées par les autorités françaises et reprises à l'annexe, sont approuvées.

⁽¹⁾ JO L 356 du 24.12.1991, p. 1.

⁽²⁾ JO L 267 du 9.11.1995, p. 1.

⁽³⁾ JO L 182 du 23.7.1996, p. 9.

⁽⁴⁾ JO L 280 du 31.10.1996, p. 1.

Article 2

La République française est destinataire de la présente décision.

Article 3

La présente décision est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Fait à Bruxelles, le 27 avril 1999.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

ANNEXE

Extrait du projet de circulaire des autorités françaises contenant les conditions d'utilisation et les modalités administratives d'application du symbole graphique pour les produits agricoles spécifiques des départements français d'outre-mer.

EXTRAIT

1. L'usage du symbole graphique instauré en vertu de l'article 20 du règlement (CE) n° 3763/91 du Conseil est réservé aux produits agricoles ou de la pêche, en l'état ou transformés, de qualité, spécifiques des départements d'outre-mer en tant que régions ultrapériphériques.
 2. Les produits agricoles ou de la pêche en l'état doivent être obtenus dans les départements d'outre-mer.
Pour les produits transformés spécifiques des départements d'outre-mer dont la caractéristique principale est la matière première utilisée, le (ou) les ingrédients qui caractérise(nt) le produit transformé doit (doivent) avoir été obtenu(s) à 100 % localement.
Pour les produits transformés pour lesquels la caractéristique principale est le mode de production ou de fabrication, il sera pris en compte la spécificité dudit processus.
 3. Ces produits devront présenter des caractéristiques qui leur sont propres, en tant que produit des départements d'outre-mer, qui pourront concerner leurs conditions, modes et techniques de culture, de production ou de fabrication, ainsi que le respect de normes de présentation et de conditionnement.
 4. L'usage du symbole graphique sera réservé à des produits de qualité supérieure. La qualité est définie par référence à des dispositions de la réglementation communautaire ou, à défaut, à des normes internationales.
À défaut de normes communautaires ou internationales, les caractéristiques seront définies par la Commission régionale pour les produits alimentaires de qualité sur proposition des organisations professionnelles.
-

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 27 avril 1999

relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH)

[notifiée sous le numéro C(1999) 1066]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

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

(1999/316/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 5),

vu la demande d'approbation de la décision des autorités allemandes en date du 26 janvier 1999 et après consultation desdites autorités,

après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

I. LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DÉROGATION NOTIFIÉE PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

1. *La notification présentée par les autorités allemandes*

(1) Par lettre en date du 28 janvier 1999, enregistrée par la Commission le 29 janvier, les autorités allemandes ont notifié une demande d'approbation de la décision du gouvernement de la République fédérale d'Allemagne en date du 26 janvier 1999 accordant à l'aéroport de Berlin Tegel (Berliner Flughafen GmbH) une dérogation visant à:

- interdire l'exercice de l'autoassistance,
- et réserver à l'aéroport de Berlin Tegel (Berliner Flughafen GmbH) la prestation de l'assistance aux tiers,

pour les catégories de services référencées à l'annexe de la directive 96/67/CE (ci-après dénommée «la directive») sous les points 3, 4, en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit le traitement physique du fret et de la poste entre l'aérogare et l'avion, et les points 5.4 et 5.6.

Cette dérogation est, sur base de l'article 9, paragraphe 1, points b) et d), de la directive, accordée jusqu'au 31 décembre 2000.

(2) La Commission a, en application de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, publié un extrait de cette notification au *Journal officiel des Communautés européennes* ⁽²⁾ et invité les parties intéressées à faire part de leurs observations.

(3) Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 5, de la directive, le gouvernement allemand a été consulté par la Commission sur le projet d'évaluation de la Commission les 22 et 24 mars 1999.

Base de la dérogation

(4) Les règles générales d'accès au marché de l'assistance en escale sont définies dans les articles 6 et 7 de la directive. Celles-ci posent clairement un principe d'ouverture le plus large possible pour la plupart des catégories de services d'assistance. Pour un aéroport avec un volume de trafic comme Berlin-Tegel, la directive prévoit une reconnaissance du droit à s'autoassister depuis le 1^{er} janvier 1998 et l'ouverture du marché de l'assistance aux tiers à compter du 1^{er} janvier 1999. Cependant, en raison de la situation et de la mission particulière d'un aéroport, et notamment des problèmes de sûreté et de sécurité, mais aussi d'espace et de capacité, qui peuvent se poser dans certaines parties de la plupart des aéroports, la directive n'impose pas une ouverture totale du marché mais requiert un minimum d'ouverture tant en matière d'autoassistance que d'assistance à des tiers pour quatre catégories de services situées sur le côté piste, c'est-à-dire dans une zone particulièrement sensible de l'aéroport. Ces catégories concernent les opérations en piste, l'assistance bagage, l'assistance carburant ainsi que certaines opérations d'assistance fret et poste.

(5) L'article 9 de la directive a également pris en compte le fait que, dans certains cas très particuliers, des problèmes aigus d'espace et de capacité empêchent l'ouverture du marché au degré prévu. Dans de tels cas, des dérogations peuvent être accordées sur une base temporaire afin de laisser à l'aéroport le temps de surmonter ces contraintes.

⁽¹⁾ JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

⁽²⁾ JO C 64 du 6.3.1999, p. 9-11.

Ces dérogations ne peuvent donc avoir qu'un caractère exceptionnel et n'ont pas pour objectif d'assurer d'une manière générale aux aéroports une période d'adaptation supplémentaire à celle déjà prévue à l'article 1^{er} de la directive.

- (6) Une dérogation ne peut être accordée que sur la base de contraintes spécifiques d'espace et de capacité. C'est sur cette base que les autorités allemandes ont accordé la dérogation susmentionnée en conformité avec le paragraphe 3 de la réglementation allemande «Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften»⁽³⁾ transposant la directive 96/67/CE dans le droit national.

2. La situation de l'assistance sur l'aéroport de Berlin-Tegel

2.1. La présentation de l'aéroport

- (7) Jusqu'en 1990, Berlin-Tegel servait d'aéroport pour la zone Ouest de la ville, Schönefeld étant celui de la partie Est alors que Tempelhof était principalement réservé aux opérations militaires. Avec la réunification, Tegel est devenu le principal aéroport berlinois. Toutefois, l'accroissement prévu du trafic à Berlin de près de 24 % entre 1996 et 2002 oblige non seulement, dans un premier temps du moins, le maintien des trois aéroports avec une réouverture de Tempelhof au trafic civil mais entraîne également des problèmes de capacité à l'aéroport de Tegel, le plus demandé par les transporteurs en raison de ses infrastructures et de sa situation proche de la ville.
- (8) La croissance de la demande ainsi que les problèmes posés notamment par l'utilisation peu efficace de la piste et des temps de transfert trop longs qui en résultent, ont conduit le gestionnaire des aéroports berlinois (BFG) et ses partenaires à décider la construction du nouvel aéroport international de Brandenburg sur le site actuel de Schönefeld, seul capable de répondre aux contraintes d'espace et d'environnement. Dans l'attente de la réalisation du nouvel aéroport cependant, Tegel, qui a traité en 1997 près de 9 millions de passagers, devrait bientôt avoir à supporter la plus grande part du trafic. En effet, la fermeture programmée de Tempelhof en 2001/2002 obligerait Tegel à reprendre une grande partie de ce trafic jusqu'en 2007, date de mise en service du nouvel aéroport.

2.2. L'assistance sur l'aéroport

- (9) Au jour de la décision des autorités allemandes, 54 des 59 services d'assistance étaient déjà ouverts à la concurrence, c'est à dire l'ensemble des services en gare ainsi que certains services en piste comme le commissariat ou la livraison de kérosène permettant de manière globale l'intervention de 28 prestataires. La dérogation porte sur certains services en piste uniquement prestés depuis 1998 par une filiale de la société BLAS (Berlin Lufthansa Airport Services) majoritairement détenue par l'aéroport. Il s'agit de l'assistance bagages (point 3 de l'annexe de la directive), des opérations de chargement, de déchargement et de transport entre l'avion et l'aérogare (point 5.4), de l'assistance au démarrage de l'avion (point 5.6) ainsi que des opérations de manutention du fret et de la poste (point 4).

II. LES CONTRAINTES INVOQUÉES PAR LES AUTORITÉS ALLEMANDES

- (10) La décision des autorités allemandes est fondée sur l'impossibilité d'ouvrir le marché pour les opérations concernées en raison du manque d'espace et de capacité côté piste pour accueillir un opérateur supplémentaire, que ce dernier soit un prestataire de services ou un usager désireux d'effectuer son autoassistance.

1. Les problèmes de capacité

- (11) La capacité de Berlin-Tegel avait été fixée à sa construction à 5,5 millions de passagers. Toutefois, depuis 1990, le gestionnaire de l'aéroport doit faire face à une surcapacité de près de 60 % en raison de l'accroissement rapide du nombre de passagers — 8,4 millions de passagers et du tonnage transporté: 24 000 tonnes en 1996 correspondant à une croissance de 80 % en dix ans. Face à ce développement, l'aéroport qui est dans l'impossibilité de s'étendre au-delà de sa limite actuelle et dont la partie nord est réservée à l'usage militaire, a partiellement compensé le manque de capacité par la création de nouvelles positions, ainsi que de comptoirs d'enregistrement supplémentaires, de salles de repos et de parking au point qu'aujourd'hui tout l'espace en réserve a été pleinement utilisé et qu'il est impossible d'augmenter les activités d'assistance dans les infrastructures existantes. L'aéroport est géré à la limite de sa capacité. Cette limite estimée à 18 départs et arrivées/par heure en raison des problèmes d'assistance est déjà franchie plusieurs fois par jour. Les prévisions de trafic font ressortir une augmentation du nombre de mouvements annuels de 118 000 en 1996 à 125 000 pour l'année 2000. Dans le même temps, le nombre de passagers passerait de 8 à 10,2 millions.

⁽³⁾ Bundesgesetzblatt 1997, partie 1, n° 82, du 16 décembre 1997, p. 2885.

- (12) La pleine utilisation des capacités d'assistance nécessite, selon les autorités allemandes, une coopération complète entre les différentes activités, surtout en piste. De plus, la gestion du manque de capacité oblige à des changements dans le processus du traitement de l'assistance à très court terme. Or, la multiplication depuis plusieurs années du nombre des prestataires pour certaines opérations côté piste (commissariat, fuel) n'a fait qu'accroître les difficultés dans la gestion du trafic sur les aires.

2. Le manque d'espace

A. Le stationnement des équipements

- (13) Sur les 14 500 mètres carrés disponibles pour les opérations d'assistance, 10 100 mètres carrés peuvent effectivement servir au stationnement des équipements et, selon les autorités allemandes, l'ensemble de cet espace est utilisé. Les 4 400 mètres carrés restants consistent en des zones opérationnelles en bordure de l'avion qui ne peuvent être attribuées à un opérateur particulier. De plus, leur forme triangulaire rend plus difficile leur utilisation.
- (14) Le besoin actuel côté piste est de 10 700 mètres carrés pour l'ensemble des intervenants (hormis les besoins pour les équipements d'hiver qui ne sont pas sur des emplacements spécifiques mais sont répartis vers les ateliers et à plusieurs autres endroits); cette surface étant distribuée à raison de 8 000 mètres carrés pour BLAS et 2 700 mètres carrés pour les autres opérateurs. Le déficit actuel est donc évalué à 600 mètres carrés.

B. Le traitement des bagages

- (15) Le système actuel de traitement des bagages présente la particularité d'être formé de neuf «caves à bagages» (sept autour du terminal lui-même et deux dans le prolongement de celui-ci) non reliées entre elles. Ces caves, d'une surface comprise pour chacune d'elles entre 300 et 450 mètres carrés, traitent les vols des avions au contact situés devant chaque cave ainsi que les avions en position éloignée (*remote-sensing positions*). Chacune des sept caves autour du terminal est équipée d'un tapis «arrivée» et de deux tapis «départ». Les deux caves supplémentaires ont quant à elles un système en double bande continue. Chaque cave est assortie de locaux pour le changement et le repos des employés. Selon les autorités allemandes, le manque de place dans ces caves empêche toute multiplication du nombre de prestataires et seule l'unicité du service permet à la fois de traiter de manière correcte les vols et de respecter les temps de transfert. L'exiguïté des locaux ne permet pas, selon le dossier présenté, d'y parquer tous les chariots en attente et la place manque pour le flux

des ces chariots lorsque plusieurs vols sont traités en même temps. De plus, l'affectation des caves en fonction des «positions contact» correspondantes interdit la distribution de caves distinguées en fonction des différents prestataires. Une telle distribution affecterait gravement le fonctionnement de l'aéroport.

C. Les espaces réservés au personnel

- (16) Le manque d'espace concerne également les salles de repos qui sont aujourd'hui pleines en raison des conséquences de l'accroissement du trafic et de la multiplication des prestataires. Les autorités allemandes estiment impossible d'en ouvrir de nouvelles à très court terme en raison des problèmes administratifs que ces constructions peuvent entraîner. D'autre part, en accord avec la direction, les employés pour les opérations d'assistance bagages prennent leur temps de repos dans des salles proches des caves à bagages; la création de nouvelles salles ne pouvant, par ailleurs, se faire qu'à trop grande distance.
- (17) En raison de la fermeture de Tempelhof dès 2001/2002 les limites de capacité devraient être atteintes à Schönefeld dès cette époque. D'autre part, la préférence des transporteurs pour Tegel devrait entraîner un accroissement sur cet aéroport qui est estimé à 20 % d'ici 2002 avec 10,2 millions de passagers annuels. Les autorités aéroportuaires s'attendent à des problèmes de capacité à la fois du côté gare et du côté piste. Sur le tarmac, le besoin supplémentaire en espace est estimé à 700 mètres carrés, portant ainsi le déficit à 1 300 mètres carrés et ce du seul fait de l'augmentation de trafic à traiter et sans inclure les conséquences de l'arrivée d'un prestataire supplémentaire.

3. L'impact de la venue de nouveaux opérateurs

- (18) Selon le dossier présenté, la venue de nouveaux prestataires produirait un besoin considérable en espace en raison de l'augmentation du nombre d'équipements nécessaires pour traiter les heures de pointe de chacun des prestataires.
- (19) Les effets dépendent, selon les autorités allemandes, à la fois du nombre de nouveaux intervenants, du volume et de la structure de leur activité et de leur politique commerciale.
- (20) Les études menées pour le compte de l'aéroport tendent à démontrer que, en se basant sur la venue de deux nouveaux opérateurs (prestataires ou usagers faisant de l'autoassistance) opérant selon la même politique que celle actuellement menée par le monopoliste et en répartissant le trafic entre Lufthansa pour le premier opérateur, British

Airways et sa filiale Deutsche BA pour le second et le reste des compagnies pour le troisième, le besoin en espace pour parquer les équipements supplémentaires serait de 3 500 mètres carrés. Le déficit total en espace serait ainsi de 4 100 mètres carrés et serait porté à 4 800 mètres carrés dès 2000 en raison des besoins qu'entraînera l'augmentation de trafic. Toutefois, selon les documents complémentaires remis par les autorités aéroportuaires, le besoin en équipement annoncé par certains prestataires apparaîtrait beaucoup plus élevé et le chiffre moyen avancé serait de l'ordre de 6 500 mètres carrés.

(21) Selon les autorités allemandes, ces études n'ont pas suffisamment tenu compte de l'impact de la venue de nouveaux opérateurs sur le marché du monopoliste et donc de son moindre besoin en équipement et en personnel et donc en espace. Toutefois, elles estiment que, en raison du déficit déjà existant de 600 mètres carrés, il ne sera pas possible de trouver l'espace suffisant à la venue d'un nouvel opérateur.

(22) Le dossier révèle également une dégradation considérable de la circulation sur le tarmac qu'il sera très difficile de coordonner avec la multiplication du nombre d'opérateurs; l'aéroport étant déjà à la limite de sa capacité. L'augmentation de la circulation due non seulement au nombre mais aussi au changement des équipements obligera à une réorganisation des voies qui affectera la capacité de l'aéroport en entraînant des retards considérables qui sont évalués à 32 % en 2002 alors qu'ils ne sont que de 12 % actuellement.

(23) L'étude fait ressortir une augmentation de 20 à 50 % du trafic sur le tarmac avec la venue d'un seul opérateur, cette augmentation pouvant aller de 140 à 160 % au point de croisement au nord entraînant par-là même de graves problèmes de sécurité.

(24) Toutefois, l'aéroport se déclare prêt à recevoir un seul nouvel opérateur dans la mesure où cette venue n'entraînerait que des effets limités en termes de capacité, d'espace et de circulation sur le tarmac.

III. LA RÉACTION DES PARTIES INTÉRESSÉES

(25) Les différentes parties intéressées ont été appelées à donner leur opinion conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 3, de la directive. Les différentes compagnies ayant fait valoir leur position insistent d'abord sur le fait que l'aéroport

connaissait depuis plusieurs années les obligations qui lui incombaient en application des dispositions de la directive et qu'aucune mesure n'a été prise afin de prévenir les difficultés invoquées et ainsi permettre l'ouverture du marché.

(26) Le déficit actuel de 600 mètres carrés présenté par l'aéroport pourrait être comblé sans problème et de nouveaux espaces pourraient être gagnés par une optimisation des surfaces existantes. Il est notamment proposé de déplacer les équipements d'hiver qui peuvent stationner dans des parties plus éloignées de l'aéroport et libérer ainsi de l'espace au niveau des positions 51 à 56 sur la partie ouest. Par ailleurs, les différentes compagnies estiment que l'aéroport n'a pas tenu compte des pertes de marché du monopoliste suite à la venue d'un nouvel entrant.

(27) En ce qui concerne les chiffres avancés en matière de prévision de trafic, il y aurait surévaluation ainsi que le montrent les dernières tendances et le besoin en capacité doit donc être revu à la baisse. Au niveau du transport et du traitement des bagages, sur base de la possibilité actuelle de traiter trois vols en simultané dans les caves à bagages, il ne devrait pas y avoir de problèmes pour admettre un second prestataire compte tenu de l'espace dans chaque cave et du fait que le nombre de chariots dépend du nombre de vols et non du nombre de prestataires. L'organisation dans cette enceinte ne poserait pas de problème puisque l'aéroport continue à en avoir seul la charge. Le problème de l'espace aussi bien sur le tarmac qu'au niveau du traitement des bagages résiderait donc avant tout, selon les compagnies, dans une mauvaise gestion de cet espace et une organisation défectueuse.

(28) En ce qui concerne la place pour le personnel, il est reconnu qu'il serait difficile d'admettre tout le personnel d'un second prestataire. Toutefois, l'utilisation de structures légères ou encore la location d'espaces à l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire pourrait permettre de résoudre le problème pour les nouveaux prestataires, ceux étant déjà présents sur l'aéroport n'en ayant pas forcément besoin. D'une manière générale, les compagnies ayant fait valoir leur opinion estiment que la situation risque de se détériorer sur l'aéroport de Berlin-Tegel dans les années à venir, et ce quelle que soit l'augmentation du trafic, mais que cette détérioration ne sera pas liée à la présence d'un seul ou de plusieurs opérateurs d'assistance sur la piste.

IV. L'ÉVALUATION DE LA DÉROGATION À LA
LUMIÈRE DES DISPOSITIONS DE LA
DIRECTIVE 96/67/CE

1. *Les règles en vigueur en matière
d'assistance*

1.1. **Les possibilités de limitation de l'accès au
marché**

- (29) La directive prévoit une ouverture différenciée du marché en fonction à la fois de la manière dont l'opération d'assistance est assurée (autoassistance ou prestation aux tiers) et de l'importance du trafic sur l'aéroport.
- (30) Les règles générales d'exercice de l'assistance des catégories de services désignées dans la notification des autorités allemandes sont établies par l'article 6, paragraphe 2, et l'article 7, paragraphe 2, de la directive. Ces règles ont été reprises dans les dispositions de l'article 3, paragraphe 2, de la réglementation allemande transposant la directive. En application des dispositions de la directive, l'État membre peut limiter l'exercice de l'autoassistance à au moins deux usagers; ces derniers devant dès lors être choisis sur base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. De même la sélection des prestataires doit être faite par appel d'offre. C'est sur cette base que l'aéroport de Berlin Tegel doit, en application de l'annexe 5 de la «Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften»⁽⁴⁾ du 10 décembre 1997 transposant la directive en droit allemand, ouvrir le marché de l'assistance aux tiers à un second prestataire ainsi que permettre l'exercice de l'autoassistance à deux usagers pour les activités dont le nombre de prestataires ou d'usagers peut être limité en application de l'article 6, paragraphe 2 et l'article 7, paragraphe 2, de la directive.
- (31) Cependant, lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction du taux d'utilisation ou de l'encombrement des surfaces, entraînent une impossibilité d'autoriser l'exercice du droit à l'autoassistance ou la prestation des services aux tiers au degré prévu par la directive, l'État membre concerné peut, sur base de l'article 9, paragraphe 1, points b) et d), réserver à un seul prestataire la prestation de l'assistance aux tiers et interdire ou limiter à un seul usager l'exercice du droit à l'autoassistance.

Toutefois, aux termes de l'article 9, paragraphe 2, une telle dérogation doit:

- préciser la ou les catégories de services pour lesquelles la dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité qui la justifient,
- être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

En outre, selon les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, elle ne doit pas:

- porter indûment préjudice aux objectifs de la directive,
- donner lieu à des distorsions de concurrence,
- être plus étendue que nécessaire.

- (32) Ainsi que la Commission l'a rappelé dans ses décisions du 14 janvier 1998 concernant les aéroports de Francfort et de Düsseldorf⁽⁵⁾, le principal objectif de la directive est de libéraliser les services d'assistance en escale. Les limitations imposées aux parties tierces consistent en des restrictions à la liberté de ces parties de fournir de tels services. Par analogie avec les mesures étatiques restreignant la liberté de prestation de services⁽⁶⁾, les mesures susceptibles d'exclure ou d'interdire les activités des prestataires de services — ou, dans le cas présent, celles des usagers désirant effectuer leur propre assistance — même si elles s'appliquent indistinctement aux prestataires ou usagers nationaux et à ceux des autres États membres, doivent être justifiées par des exigences impérieuses d'intérêt public autres que de nature économique et doivent en outre être proportionnelles aux objectifs poursuivis.

1.2. **La procédure**

- (33) Les autorités allemandes se sont engagées à subordonner l'entrée en vigueur de la décision de dérogation à la décision de la Commission.
- (34) Comme rappelé dans ses deux décisions concernant les aéroports de Francfort et de Düsseldorf⁽⁷⁾, la Commission doit faire porter son examen sur:
- l'existence et l'étendue des contraintes justifiant la dérogation et l'impossibilité d'ouverture au degré prévu par la directive; seules les contraintes d'espace et/ou de capacité pouvant être prises en considération,
 - le plan de mesures appropriées visant à surmonter les contraintes; ce plan devant être crédible et inconditionnel et comporter un calendrier d'exécution desdites mesures,

⁽⁵⁾ Décisions de la Commission du 14 janvier 1998 (JO L 173 du 18.6.1998, p. 32).

⁽⁶⁾ Arrêts du 25 juillet 1991, Médiawet, [1991] p. 4007 et C-76/90, Säger: Dennemeyer, [1991] p. 4221.

⁽⁷⁾ Voir la note de bas de page 5.

⁽⁴⁾ Voir la note de bas de page 2.

— la conformité aux principes mentionnés à l'article 9, paragraphe 2 et concernant le respect des objectifs de la directive, l'absence de distorsion de concurrence et l'étendue de la mesure.

- (35) L'octroi d'une dérogation n'a pas pour objectif de laisser d'une manière générale à l'aéroport un temps d'adaptation supplémentaire à celui déjà accordé par l'article 1^{er} de la directive. Il doit permettre à l'aéroport de surmonter les contraintes particulières qu'il peut rencontrer lors de l'ouverture du marché. Toute dérogation doit donc être examinée en fonction des contraintes particulières alléguées pour justifier l'impossibilité d'ouverture dans les délais impartis. De plus, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés, toute exception est d'interprétation stricte et la portée d'une dérogation doit être déterminée en tenant compte des finalités de la mesure en question. ⁽⁶⁾
- (36) C'est en fonction de ces différentes considérations que doit être examinée la présente dérogation.
- (37) La Commission a, conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 4 de la directive, procédé à un examen minutieux des contraintes invoquées en matière d'espace et de capacité, de l'adéquation à ces contraintes, de la décision prise par les autorités allemandes et des mesures avancées pour les surmonter. Elle s'est appuyée dans son examen sur les études présentées par les autorités allemandes ainsi que sur la visite qu'elle a pu faire de l'aéroport de Berlin-Tegel et a bénéficié de l'expertise technique effectuée à sa demande par la société Aerotec. La Commission a, enfin, pris en compte les remarques faites par l'aéroport et le gouvernement allemand en ce qui concerne l'analyse de la Commission et plus particulièrement celles concernant les contraintes d'espace au niveau des salles de repos du personnel avoisinant les salles de tri-bagages. Selon les autorités allemandes ces contraintes semblent être sousestimées par la Commission. Par ailleurs, elles ont confirmé leur position selon laquelle il n'est pas possible d'accepter un second prestataire à l'intérieur des salles de tri-bagages. Elles contestent enfin l'estimation faite par la Commission en ce qui concerne les besoins en espace d'un second prestataire et qui a été évaluée à 1 200 mètres carrés.

2. L'examen des contraintes présentées par les autorités allemandes

2.1. En ce qui concerne l'espace disponible

A. L'espace pour le stationnement des équipements

- (38) Au niveau des positions au contact le long du terminal, la disposition des positions ainsi que leur utilisation pour divers types d'aéronefs montrent que l'utilisation pour le stationnement du matériel d'assistance à cet endroit est optimale et qu'il n'est

pas possible de dégager de l'espace supplémentaire. Toutefois, la visite des installations de l'aéroport a montré qu'un nombre important de véhicules privés étaient stationnés le long du terminal et des caves à bagages. Il peut difficilement être objecté que ces véhicules servent à des fins opérationnelles comme la supervision des opérations en piste; les constatations faites sur place ayant montré clairement que ces véhicules n'avaient pas été déplacés pendant au moins 5 heures ce jour-là c'est-à-dire la plus grande partie de la journée ouvrable entre 10 et 15 heures. Un stationnement des chariots à bagages en attente apparaît donc tout à fait envisageable à cet endroit.

- (39) Il en est de même, au niveau des installations de fret et de poste, pour lesquelles les équipements d'assistance stationnés à cet endroit n'ont pas servi entre au moins 10 et 15 heures. D'autre part, au moment de la visite des installations et du tarmac par la Commission, pendant l'après-midi, aucun mouvement ni aucun traitement d'avion n'a été enregistré. Les autorités aéroportuaires ayant par ailleurs déclaré que les équipements d'assistance étaient affectés c'est-à-dire que les équipements stationnés en cet endroit ne servaient qu'au fret et non au traitement des opérations passagers (transport des bagages), il peut en être déduit que tout l'équipement d'assistance fret et poste est en stationnement au cours de cette période de calme total. Or, l'examen de places de stationnement d'équipements a montré que guère plus de la moitié de l'espace était alors utilisé.
- (40) L'expertise menée pour le compte de la Commission en comparaison avec des situations similaires dans d'autres aéroports, ainsi que les normes et pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, contredisent le rapport présenté sur l'absence de place sur le tarmac. Ces normes et pratiques prévoient, en effet, les espaces et les emplacements qui peuvent être réservés pour les besoins de la sécurité et pour les équipements sur les positions avions en fonction des types d'aéronefs. Elles montrent que, dans le cas de positions TIPO (positions nécessitant un repoussage de l'avion au départ) et compte tenu de la catégorie des positions avions à cet endroit, une surface de près de 200 mètres carrés pourrait être dégagée de chaque côté de la tête de l'avion. En se basant simplement sur deux des quelques six positions en cet endroit de l'aéroport, une surface de près de 800 mètres carrés pourrait ainsi être rendue

⁽⁶⁾ Voir la note de bas de page 5.

disponible sans contrevenir aux normes de sécurité définies par l'OACI. Il est, par ailleurs, à noter que l'aéroport compte au total plus de vingt positions en aire éloignée de type TIPO auxquelles ces dispositions pourraient être appliquées. Le dégagement d'espace n'apparaît donc pas impossible et résulterait dès lors d'une gestion rigoureuse des opérations sur le tarmac supposant notamment un marquage clair au sol et une utilisation stricte des emplacements et des mouvements autour de l'avion.

- (41) Le manque d'espace pour parquer les équipements d'assistance sur le tarmac pour un second opérateur n'a donc pas été démontré par les autorités allemandes.

B. *Le transport des bagages*

- (42) Le transport des bagages entre l'avion et le terminal ne semble pas poser en lui-même de problèmes particuliers. Les caves à bagages situées au niveau zéro du terminal sont au nombre de sept, auquel s'ajoutent deux caves dotées d'une double bande permettant à la fois les arrivées et les départs. Les sept autres caves sont, quant à elles, chacune dotées de deux bandes départ et un tapis arrivée. La surface de chacune des caves varie entre 300 et 450 mètres carrés. Il est à noter que chaque cave — à l'exception de celles dotées de doubles bandes qui ne traitent que des positions éloignées — doit servir au traitement des bagages des deux positions au contact immédiatement en face d'elles ainsi que de certaines positions éloignées. De ce fait, le temps de transport entre la position au contact et le système lui-même est très court entraînant ainsi une grande et rapide rotation ainsi qu'un besoin en chariots assez réduit.

- (43) À l'intérieur de chacune des caves du terminal, l'espace attribué ainsi que le système de circulation à sens unique, permet, en comparaison avec les systèmes existant dans d'autres aéroports, d'admettre un second opérateur. En effet, selon l'expertise menée pour la Commission, il apparaît que les chariots en attente sont, à Berlin-Tegel, stationnés à l'intérieur du système. Or, ainsi qu'il a été rappelé notamment dans la décision de la Commission concernant l'aéroport de Cologne/Bonn⁽⁹⁾, le nombre de chariots nécessaires à l'intérieur du système dépend du nombre de vols à traiter à un moment donné et non du nombre d'opérateurs. Il appartient à l'autorité aéroportuaire de gérer de manière adéquate et non discriminatoire le nombre de chariots nécessaires au traitement des opérations de transport. Les espaces sur le tarmac, et notamment une partie de ceux aujourd'hui réservés le long du terminal à des voitures particulières et

rappelés ci-dessus, permettent de parquer les chariots en attente.

- (44) De même, la circulation à l'intérieur de chacune des caves permet l'admission sans problème majeur d'un second opérateur pour le transport des bagages. Le déchargement des bagages ne dure que quelques minutes, notamment en raison de la proximité des positions au contact et ne semble pas rendre impossible la manutention simultanée de vols au départ et à l'arrivée. D'autre part, il n'a pas été démontré, sur la base des calendriers de vols, qu'il était impossible de traiter deux arrivées et un départ en même temps. Par comparaison avec d'autres aéroports dotés d'un système du même type comme à Heathrow, l'espace à l'intérieur de la cave — et notamment la bande de circulation au centre — ainsi que le système de circulation à sens unique n'empêchent pas la présence de deux, voire trois tracteurs appartenant à deux compagnies différentes tirant des chariots au cours d'une même période. La place n'oblige pas, en effet, à déplacer un des chariots pour faire passer les autres.

C. *Les autres opérations en piste*

- (45) Le rapport présenté par les autorités allemandes ne comporte pas de mention particulière en ce qui concerne les autres opérations en piste. Il a été rappelé que l'espace sur le tarmac apparaissait suffisant pour parquer les équipements d'un second prestataire. En ce qui concerne le transport des passagers par bus pour les positions en aire éloignée, le stationnement des bus à proximité du terminal n'apparaît pas indispensable, ces véhicules, comme c'est le cas dans de nombreux aéroports comme Londres-Heathrow, pouvant se déplacer rapidement sur le tarmac et pouvant dès lors être en attente ou en stationnement en des aires plus reculées et notamment à proximité des positions éloignées.

- (46) Il est clair que, dans la mesure du possible, la recherche d'espace pour le matériel et les opérations d'assistance doit, en priorité, se faire à proximité des avions ou des terminaux suivant le type d'opérations. Toutefois, il ne s'agit là que d'une priorité. Les dispositions de la directive prévoient que les autorités de l'État membre doivent démontrer qu'il est impossible d'ouvrir le marché au niveau requis. L'État membre doit démontrer l'absence d'espace permettant d'assurer le stationnement du matériel et les opérations envisagées sans expressément poser des critères de qualité pour chaque emplacement. Dans le cas de Berlin-Tegel, leur stationnement pourrait notamment avoir lieu près des positions 33, 34 et 35 où les autorités

⁽⁹⁾ Décision de la Commission du 30 octobre 1998, (JO L 300 du 11.11.1998, p. 25) concernant l'aéroport de Cologne/Bonn.

aéroportuaires envisagent d'ailleurs de libérer de l'espace. Une telle pratique peut dans certains cas engendrer des difficultés de gestion mais ne saurait entraîner une impossibilité d'ouverture. Il revient au postulant de connaître les contraintes qu'il va rencontrer dans l'exercice de son activité et de décider de son intérêt à s'installer sur l'aéroport.

D. Les salles de repos

(47) Le dossier présenté par les autorités allemandes fait ressortir l'existence de salles de repos réparties entre chacune des salles de traitement des bagages. Elles consistent en un minimum de sept salles d'une surface sensiblement équivalente à celle des salles de traitement. La surface ainsi réservée au personnel avoisine donc un minimum de 1 800 à 2 000 mètres carrés. Il a cependant été précisé par les autorités allemandes d'une part, que ces salles servaient non seulement à l'actuel monopoliste des opérations concernées mais également aux autres prestataires et usagers exerçant certaines opérations d'assistance sur l'aéroport, et d'autre part que, en raison de l'éloignement de certaines salles de leur aire opérationnelle (à l'autre bout du terminal), les employés au traitement des bagages dans les caves éloignées prenaient leur temps de repos sur place en accord avec la direction de l'aéroport.

(48) Toutefois, même en considérant que ces salles servent au personnel affecté à l'ensemble des opérations d'assistance, il peut être soutenu que, au regard des réglementations en matière d'étendue et de gestion de salles communes pour des employés, que l'espace au niveau du terminal pourrait accueillir le personnel nécessaire au traitement et au transport des bagages d'un second prestataire, ce personnel étant de par sa fonction le plus proche des salles de repos indiquées. Cet espace ne saurait cependant en admettre davantage.

(49) En ce qui concerne le logement du personnel servant aux opérations de transport des passagers, il n'a pas été démontré une impossibilité de disposer de bâtiments temporaires de type ALGECO près de certaines aires éloignées et notamment des positions 33, 34 et 35 où les autorités aéroportuaires envisagent d'ailleurs de créer de nouveaux espaces pour l'assistance. Il convient dès lors au prestataire postulant de connaître les contraintes existantes dans l'exercice de son activité et de répartir son personnel en fonction de ces contraintes.

Le même raisonnement peut être appliqué en ce qui concerne le transport des équipages.

(50) Si les opérations de transport des passagers et d'équipages ne nécessitent pas une proximité immédiate du terminal ou de leurs aires d'opérations pour les personnels concernés, un trop grand éloignement serait par contre beaucoup plus diffi-

lement envisageable pour les activités liées au chargement et au déchargement de l'avion et l'absence d'espace à proximité ne permettrait pas d'admettre un second opérateur sur la piste.

(51) Le problème des opérations d'assistance fret et poste apparaît particulier dans la mesure où ces opérations sont prestées dans une partie distincte de l'aéroport avec un matériel qui lui est affecté et avec ses propres installations qui abrite une salle de repos pour le personnel de certaines opérations d'assistance fret. L'absence de place supplémentaire pour des employés qui doivent rester dans une certaine proximité de leur aire opérationnelle ne permet la venue que d'opérateurs qui disposeraient déjà de salles pour leur personnel et n'en demanderaient pas de nouvelles. L'absence actuelle de prestataires dans cette partie de l'aéroport conduit donc la Commission, en tenant compte à la fois de l'espace existant pour le matériel mais aussi de l'absence d'espace à proximité pour les employés à accepter le refus d'un nouveau prestataire mais à refuser la dérogation permettant l'interdiction de l'autoassistance pour les opérations concernées de fret et poste.

2.2. En ce qui concerne la venue de nouveaux opérateurs

(52) D'une manière générale, la Commission supporte l'opinion des autorités allemandes selon laquelle l'étude présentée par l'aéroport ne tient pas compte de l'effet de la prise de parts de marché par le nouvel entrant sur les équipements de l'actuel monopoliste et que des espaces peuvent ainsi être dégagés.

(53) Toutefois, la Commission reconnaît que dans le cas d'une prise de parts de marché relativement faible, aux alentours de 10 à 15 % comme les évaluations l'ont montré dans les autres aéroports ayant fait l'objet de dérogations, une telle réduction peut être minimale et l'équipement du nouveau prestataire peut venir en addition quasi pure de celui du monopoliste actuel.

(54) En ce qui concerne l'étude d'impact de nouveaux opérateurs, les estimations produites apparaissent largement surévaluées.

(55) En prenant pour exemple une autoassistance faite par le plus gros transporteur sur l'aéroport et sur base des calendriers de vols actuels fournis par l'aéroport, il apparaît que le besoin en équipement équivaldrait à près de 70 % des équipements actuellement utilisés par l'aéroport (pour une surface d'environ 5 600 mètres carrés). Compte

tenu du fait qu'il ne saurait y avoir proportionnalité entre l'arrivée d'équipement du second opérateur et l'effet produit sur la baisse des besoins en équipement — et donc en espace — de l'actuel monopoliste, la baisse de ce besoin est évaluée par l'expertise menée par la Commission à environ 40 % (soit 4 000 mètres carrés). L'accroissement net des besoins en espace serait donc évalué à 30 % de l'espace actuel soit 2 400 mètres carrés. Sur les mêmes bases, la venue d'un prestataire avec une prise de parts de marchés de 10 à 15 % — correspondant aux évaluations habituellement effectuées dans les études menées par les autres aéroports ayant fait l'objet de dérogations — et en estimant qu'il n'y aura aucune réduction des besoins en équipements de l'actuel monopoliste, l'augmentation du besoin en espace peut selon le même calcul, être estimé à 1 200 mètres carrés. Ainsi que rappelé plus haut ⁽¹⁰⁾, une telle surface pourrait, en accord avec les normes définies par l'OACI, être dégagée autour de trois à quatre positions TIPO seulement, voire cinq des quelques vingt positions de ce type en prenant en compte l'estimation de 2 000 mètres carrés fournie par les autorités allemandes. Or, un tel besoin ne serait compréhensible que dans l'hypothèse maximaliste et peu probable où le nouvel opérateur travaillerait également à toutes les heures de pointe de son concurrent.

- (56) Le détail des besoins avancés dans le cadre de la venue de certaines compagnies et tel que fourni par l'aéroport tendrait à montrer que les nouveaux opérateurs seraient amenés à effectuer toutes les opérations actuellement prestées par le monopoliste, ce qui n'apparaît pas réaliste. Les besoins de 1 200 mètres carrés exprimés par certaines compagnies apparaissent ainsi plus proportionnés et l'analyse a montré que de tels besoins pouvaient dès lors être satisfaits.
- (57) Le problème de l'augmentation du trafic dans les prochaines années et des besoins additionnels en positions et en installations terminales est reconnu par la Commission. Toutefois, les conséquences d'un nouvel opérateur sur le nombre de mouvements sur le tarmac apparaît surestimé. Cette augmentation dépend avant tout du nombre de mouvements d'avions et, avec un maximum de dix-huit arrivées et départs par heure comme indiqué, la traversée des bandes de roulement depuis les positions éloignées peut être réalisée sans entraîner de perturbation du trafic. En période de pointe, une attention particulière sera requise de la part des opérateurs et il appartient à l'autorité aéroportuaire de faire observer les normes liées à la circulation sur le tarmac. Plusieurs aéroports européens

connaissant un grand nombre de mouvements aux abords de terminaux beaucoup plus congestionnés s'accroissent de traversées de bandes de roulement dans le strict respect des normes de sécurité.

Les espaces disponibles sur l'aéroport permettent donc d'accueillir le matériel d'un second prestataire d'assistance que cet espace se situe le long du terminal ou en tête des positions avions ou encore dans des positions plus éloignées dans le cas d'opérations de transport par bus des passagers. Le prestataire postulant appréciera son intérêt à opérer en fonction des contraintes d'espace qui lui sont communiquées dans le respect des dispositions de la directive. Toutefois, l'espace disponible en matière de salles de repos des employés ne permet pas l'accueil d'un nouveau prestataire pour l'ensemble des opérations sur le tarmac. La concentration des salles de repos au niveau du terminal doit ainsi permettre l'ouverture à un second prestataire pour les opérations de transport de bagage, les chauffeurs de bus pouvant quant à eux être abrités sur des aires plus éloignées. Pour les autres opérations concernées par la dérogation, l'application des principes définis par la directive ne peut être réalisée que dans le cadre de l'autoassistance d'un transporteur qui n'aurait pas besoin d'espace supplémentaire pour son personnel.

Le cinquième considérant de la directive précise que «l'ouverture de l'accès au marché est une mesure devant contribuer à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes et à améliorer la qualité offerte aux passagers». L'effet utile de la directive implique cependant que cet accès au marché soit réel. Une ouverture en droit non suivie dans les faits, comme ceci s'avère être le cas depuis le 1^{er} janvier 1998 pour l'exercice de l'autoassistance, porterait donc préjudice aux objectifs de la directive. En revanche une ouverture qui contribuerait également à améliorer les services offerts et les prix payés par de nombreux usagers tel qu'indiqué dans le cinquième considérant faciliterait l'achèvement des objectifs de la directive en introduisant une concurrence entre les prestataires. Compte tenu du fait que l'espace sur l'aéroport ne permet, pour certaines catégories de services, qu'une ouverture limitée à un seul nouvel opérateur, seule la venue d'un prestataire assurant des services aux tiers permettrait l'achèvement de ces objectifs.

3. *Le plan de mesures*

- (58) Conformément aux dispositions de l'article 9 paragraphe 2, de la directive, le dossier présenté par les autorités allemandes comporte des mesures visant à surmonter les contraintes invoquées.

⁽¹⁰⁾ Voir point 2.1.A ci-dessous.

- (59) Un plan d'extension a été décidé par le gestionnaire de l'aéroport. Ce dernier envisage tout d'abord d'étendre sa capacité en construisant un nouveau terminal. Ce dernier se situerait à l'est du terminal actuel. Cela suppose la mutation des espaces de parking actuels et la création d'un nouveau tarmac et le transfert de l'accès principal sur la partie est de la tour, ce qui permettrait de réduire la surcharge actuelle au niveau du point de croisement des voies dans la partie nord.
- (60) Cependant, la décision définitive concernant la construction de ce nouveau terminal dépend encore de problèmes liés aux autorisations administratives ainsi que de la volonté des investisseurs du projet de futur aéroport de Berlin-Brandebourg.
- (61) Or, comme rappelé ci-dessus, le plan de mesures visant à surmonter les contraintes invoquées doit être crédible et irréfutable avec un calendrier d'exécution. L'absence de certitude quant à la réalisation même de ce projet, et *a fortiori* quant à sa date d'exécution, empêche la Commission de prendre en compte ce seul projet comme plan de mesures au sens de l'article 9 de la directive.
- (62) Toutefois, deux autres mesures ont également été présentées par les autorités allemandes. Elles consistent:
- en la transformation de cinq surfaces aujourd'hui engazonnées en aires d'opérations et de stationnement de matériel d'assistance en escale (aires numérotées sur le plan joint à la présente décision). Ces aires, situées à proximité des aires opérationnelles — et référencées sur le «Lageplan: Planzustand BZW Änderung: Alte Bestandsplan Nr 62» basé sur la situation au 6 novembre 1998 — permettent de dégager une surface destinée à l'assistance de 6 300 mètres carrés pour l'automne 2000, permettant ainsi d'accueillir de nouveaux opérateurs conformément aux dispositions de la directive et des réglementations nationales la transposant pour les aéroports allemands,
 - en la transformation du bâtiment servant actuellement à abriter les services de location de voitures. La mesure consiste en la surélévation du bâtiment afin de dégager le niveau du sol qui doit permettre non seulement d'assurer le stationnement des services d'assistance mais également de résoudre le problème lié à l'assistance des bagages.
- (63) Le fait qu'une autorisation administrative particulière ne soit pas nécessaire pour effectuer les travaux de transformation du bâtiment ainsi que l'engagement des autorités allemandes à effectuer ces travaux pour permettre une conformité complète avec toutes les exigences de la directive pour la fin de la période d'exemption permettent de considérer ces mesures comme répondant à la

définition du plan tel que prévu à l'article 9 de la directive.

4. *Le respect des critères définis à l'article 9, paragraphe 2, de la directive*

- (64) L'existence d'espace suffisant pour accueillir le matériel et le personnel d'un opérateur autre que l'actuel monopoliste pour les catégories d'assistance visées par la dérogation montrent que cette dérogation apparaît plus étendue que nécessaire quant à son champ d'application. En revanche, la durée jusqu'à l'automne 2000 des travaux envisagés pour permettre l'ouverture du marché au degré prévu par la directive et la réglementation allemande la transposant pour les catégories d'assistance visées, à savoir deux prestataires et deux usagers autorisés à faire leur autoassistance permet de conclure que la dérogation n'apparaît pas plus étendue que nécessaire quant à sa durée.

V. CONCLUSION

- (65) Les autorités allemandes n'ont pas démontré l'impossibilité d'ouverture du marché à un second prestataire pour toutes les catégories de services visées par la dérogation. L'espace disponible pour le stationnement du matériel et pour le personnel sur le tarmac ou au niveau du terminal permet d'ouvrir le marché à un second prestataire, sans toutefois permettre l'autoassistance d'un transporteur pendant la période considérée, pour les opérations de tri-bagages, de transport des bagages et des passagers et des équipages. En revanche, l'insuffisance d'infrastructures adéquates sur d'autres parties du tarmac ou du terminal pour l'accueil des employés oblige l'aéroport à n'ouvrir les opérations liées au fret et à la poste qu'à des usagers n'ayant pas besoin de salles de personnel supplémentaire dans le cadre de son autoassistance dans cette partie de l'aéroport. De même, la limitation de l'espace sur le tarmac et l'impossibilité de fournir de l'espace supplémentaire pour les salles de repos aux employés des opérations de chargement et de déchargement ainsi que le déplacement de l'avion à proximité de leurs aires opérationnelles justifient pour ces seules opérations le maintien du monopole pour la période considérée.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision de dérogation accordée par les autorités allemandes à l'aéroport de Berlin-Tegel le 26 janvier 1999 et dont la Commission a reçu notification le 29 janvier 1999 est approuvée dans la mesure où la République fédérale d'Allemagne introduit les limitations suivantes:

- Interdiction jusqu'au 31 décembre 2000 de l'exercice de l'autoassistance,

uniquement pour les catégories de services référencées à l'annexe de la directive aux points 3, 5.4 en ce qui concerne le transport des passagers, des bagages et de l'équipage et au point 5.6,

- réservation jusqu'au 31 décembre 2000 à l'aéroport de Berlin-Tegel (Berliner Flughafen GmbH) de la prestation de l'assistance aux tiers,

pour les catégories de services référencées à l'annexe de la directive aux points 4, 5.4 en ce qui concerne le chargement et le déchargement de l'avion et au point 5.6.

Article 2

La République fédérale d'Allemagne notifiera à la Commission, avant son entrée en vigueur, la décision de dérogation modifiée conformément à l'article 1^{er}.

Article 3

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 avril 1999.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission