

Journal officiel

de l'Union européenne

ISSN 1725-2563

L 123

46^e année

17 mai 2003

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I	<i>Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité</i>	
	Règlement (CE) n° 847/2003 de la Commission du 16 mai 2003 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes	1
	Règlement (CE) n° 848/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant les prix minimaux de vente du beurre et les montants maximaux de l'aide à la crème, au beurre et au beurre concentré pour la 119 ^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CE) n° 2571/97	3
	Règlement (CE) n° 849/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant le prix maximal d'achat du beurre pour la 72 ^e adjudication effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente régie par le règlement (CE) n° 2771/1999	5
	Règlement (CE) n° 850/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant le montant maximal de l'aide au beurre concentré pour la 291 ^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CEE) n° 429/90	6
*	Règlement (CE) n° 851/2003 de la Commission du 16 mai 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 3444/90 portant modalités d'application de l'octroi d'aides au stockage privé de viande de porc	7
*	Règlement (CE) n° 852/2003 de la Commission du 16 mai 2003 modifiant le règlement (CE) n° 1445/95 portant modalités d'application du régime des certificats d'importation et d'exportation dans le secteur de la viande bovine	9
	Règlement (CE) n° 853/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant la restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains longs B à destination de certains pays tiers dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1898/2002	11

Règlement (CE) n° 854/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant la restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains ronds à destination de certains pays tiers dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1896/2002	12
Règlement (CE) n° 855/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant la restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains moyens et longs A à destination de certains pays tiers dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1897/2002	13
Règlement (CE) n° 856/2003 de la Commission du 16 mai 2003 fixant la subvention maximale à l'expédition de riz décortiqué à grains longs B, à destination de l'île de la Réunion dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1895/2002	14
Règlement (CE) n° 857/2003 de la Commission du 16 mai 2003 portant ouverture d'une adjudication pour l'attribution de certificats d'exportation du système A3 dans le secteur des fruits et légumes (tomates, oranges, citrons et pommes)	15
Règlement (CE) n° 858/2003 de la Commission du 16 mai 2003 relatif à l'arrêt de la pêche du merlan bleu par les navires battant pavillon d'un Etat membre, à l'exception du Danemark et du Royaume-Uni	17
★ Directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 modifiant la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers	18
★ Directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers ⁽¹⁾	22
★ Directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports	42

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

Conseil

2003/354/CE:

- ★ **Décision du Conseil du 13 mai 2003 autorisant l'Allemagne à appliquer une mesure dérogatoire à l'article 17 de la sixième directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires**

47

Commission

2003/355/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 9 avril 2003 modifiant la décision 2003/207/CE relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE (Affaire COMP/E-3/36.700 — Gaz médicaux et industriels) [notifiée sous le numéro C(2003) 1180]**

49

2003/356/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 mai 2003 modifiant pour la deuxième fois la décision 2003/289/CE relative à des mesures de protection relatives à l'influenza aviaire en Belgique ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2003) 1688]**

51

2003/357/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 mai 2003 modifiant pour la deuxième fois la décision 2003/290/CE relative à des mesures de protection contre l'influenza aviaire aux Pays-Bas ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2003) 1689]**

53

2003/358/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 mai 2003 relative à des mesures de protection contre l'influenza aviaire en Allemagne** ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2003) 1690] 55

2003/359/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 mai 2003 établissant les prescriptions à respecter pour prévenir l'influenza aviaire chez les oiseaux sensibles dans certains États membres** ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2003) 1691] 59

Avis — Appel d'offres pour la réalisation du *Journal officiel de l'Union européenne* (voir page 63)

I

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

RÈGLEMENT (CE) N° 847/2003 DE LA COMMISSION**du 16 mai 2003****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° 1947/2002 ⁽²⁾, et notamment son article 4, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) 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.

- (2) 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 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Directeur général de l'agriculture

⁽¹⁾ JO L 337 du 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 299 du 1.11.2002, p. 17.

ANNEXE

du règlement de la Commission du 16 mai 2003 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

<i>(EUR/100 kg)</i>		
Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	052	85,0
	096	49,6
	999	67,3
0707 00 05	052	103,2
	999	103,2
0709 90 70	052	91,2
	999	91,2
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	41,2
	204	41,2
	220	39,8
	388	53,5
	600	53,9
	624	75,2
	999	50,8
0805 50 10	400	53,4
	528	59,9
	999	56,6
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	204	46,5
	388	77,7
	400	98,4
	404	128,4
	508	81,0
	512	78,6
	524	67,5
	528	73,2
	720	106,7
	804	103,0
999	86,1	

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2020/2001 de la Commission (JO L 273 du 16.10.2001, p.6). Le code «999» représente «autres origines».

RÈGLEMENT (CE) N° 848/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant les prix minimaux de vente du beurre et les montants maximaux de l'aide à la crème, au beurre et au beurre concentré pour la 119^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CE) n° 2571/97

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1255/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 509/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CE) n° 2571/97 de la Commission du 15 décembre 1997 relatif à la vente à prix réduit de beurre et à l'octroi d'une aide à la crème, au beurre et au beurre concentré destinés à la fabrication de produits de pâtisserie, de glaces alimentaires et autres produits alimentaires ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 635/2000 ⁽⁴⁾, les organismes d'intervention procèdent par adjudication à la vente de certaines quantités de beurre qu'ils détiennent et à l'octroi d'une aide à la crème, au beurre et au beurre concentré. L'article 18 dudit règlement dispose que, compte tenu des offres reçues pour chaque adjudication particulière, il est fixé un prix minimal de vente du beurre ainsi qu'un montant maximal de l'aide pour la

crème, le beurre et le beurre concentré qui peuvent être différenciés selon la destination, la teneur en matière grasse du beurre et la voie de mise en œuvre, ou décidé de ne pas donner suite à l'adjudication. Le ou les montants des garanties de transformation doivent être fixés en conséquence.

- (2) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du lait et des produits laitiers,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour la 119^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CE) n° 2571/97, les prix minimaux de vente, le montant maximal des aides ainsi que les montants des garanties de transformation sont fixés comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 79 du 22.3.2002, p. 15.

⁽³⁾ JO L 350 du 20.12.1997, p. 3.

⁽⁴⁾ JO L 76 du 25.3.2000, p. 9.

ANNEXE

du règlement de la Commission du 16 mai 2003 fixant les prix minimaux de vente du beurre et les montants maximaux de l'aide à la crème, au beurre et au beurre concentré pour la 119^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CE) n° 2571/97

(en EUR/100 kg)

Formules			A		B	
Voies de mise en œuvre			Avec Traceurs	Sans Traceurs	Avec Traceurs	Sans Traceurs
Prix minimal de vente	Beurre ≥ 82 %	En l'état	—	—	—	—
		Concentré	—	—	—	—
Garantie de transformation		En l'état	—	—	—	—
		Concentré	—	—	—	—
Montant maximal de l'aide	Beurre ≥ 82 %		85	81	85	81
	Beurre < 82 %		83	79	—	79
	Beurre concentré		105	101	105	101
	Crème		—	—	36	34
Garantie de transformation	Beurre		94	—	94	—
	Beurre concentré		116	—	116	—
	Crème		—	—	40	—

RÈGLEMENT (CE) N° 849/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant le prix maximal d'achat du beurre pour la 72^e adjudication effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente régie par le règlement (CE) n° 2771/1999

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1255/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 509/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 13 du règlement (CE) n° 2771/1999 de la Commission du 16 décembre 1999 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1255/1999 en ce qui concerne les mesures d'intervention sur le marché du beurre et de la crème de lait ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 359/2003 ⁽⁴⁾, dispose que, compte tenu des offres reçues pour chaque adjudication, il est fixé un prix maximal d'achat en fonction du prix d'intervention applicable ou décidé de ne pas donner suite à l'adjudication.

(2) En raison des offres reçues, il convient de fixer le prix maximal d'achat au niveau visé ci-dessous.

(3) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du lait et des produits laitiers,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour la 72^e adjudication effectuée au titre du règlement (CE) n° 2771/1999 et dont le délai pour la présentation des offres a expiré le 13 mai 2003, le prix maximal d'achat est fixé à 295,38 EUR/100 kg.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 79 du 22.3.2002, p. 15.

⁽³⁾ JO L 333 du 24.12.1999, p. 11.

⁽⁴⁾ JO L 53 du 28.2.2003, p. 17.

RÈGLEMENT (CE) N° 850/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant le montant maximal de l'aide au beurre concentré pour la 291^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CEE) n° 429/90

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1255/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 509/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CEE) n° 429/90 de la Commission du 20 février 1990 relatif à l'octroi par l'adjudication d'une aide au beurre concentré destiné à la consommation directe dans la Communauté ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 124/1999 ⁽⁴⁾, les organismes d'intervention procèdent à une adjudication permanente pour l'octroi d'une aide au beurre concentré. L'article 6 dudit règlement dispose que, compte tenu des offres reçues pour chaque adjudication particulière, il est fixé un montant maximal de l'aide pour le beurre concentré d'une teneur minimale en matière grasse de 96 % ou décidé de ne pas donner suite à l'adjudication. Le montant de la garantie de destination doit être fixé en conséquence.

(2) Il convient de fixer, en raison des offres reçues, le montant maximal de l'aide au niveau visé ci-dessous et de déterminer en conséquence la garantie de destination.

(3) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion du lait et des produits laitiers,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Pour la 291^e adjudication particulière effectuée dans le cadre de l'adjudication permanente prévue par le règlement (CEE) n° 429/90, le montant maximal de l'aide ainsi que le montant de la garantie de destination sont fixés comme suit:

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| — montant maximal de l'aide: | 105 EUR/100 kg, |
| — garantie de destination: | 116 EUR/100 kg. |

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 48.

⁽²⁾ JO L 79 du 22.3.2002, p. 15.

⁽³⁾ JO L 45 du 21.2.1990, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 16 du 21.1.1999, p. 19.

RÈGLEMENT (CE) N° 851/2003 DE LA COMMISSION

du 16 mai 2003

modifiant le règlement (CEE) n° 3444/90 portant modalités d'application de l'octroi d'aides au stockage privé de viande de porc

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

vu le traité instituant la Communauté européenne,

Article premier

vu le règlement (CEE) n° 2759/75 du Conseil du 29 octobre 1975 portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande de porc ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1365/2000 ⁽²⁾, et notamment son article 7, paragraphe 2,

Le règlement (CEE) n° 3444/90 est modifié comme suit:

considérant ce qui suit:

1) À l'article 7, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

(1) L'article 7 du règlement (CEE) n° 3444/90 de la Commission, ⁽³⁾ modifié par le règlement (CEE) n° 3533/93 ⁽⁴⁾, prévoit les règles applicables aux délais de production des documents justificatifs pour le paiement de l'aide, mais ne prévoit aucune disposition lorsqu'aucun document justificatif n'est présenté. Il y a lieu d'adopter les dispositions appropriées.

«3. Lorsque les exigences prévues au paragraphe 1 ne sont pas respectées, aucune aide n'est payée au titre du contrat concerné et la totalité de la garantie reste acquise pour ce contrat.»

(2) L'article 9, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 3444/90 prévoit la possibilité de raccourcir la durée de stockage en cas d'exportation des produits sous contrat, que ceux-ci bénéficient ou non d'une restitution à l'exportation. Lorsque les produits bénéficient d'une restitution, la preuve d'exportation est apportée sur la base des documents établis conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 800/1999 de la Commission du 15 avril 1999 portant modalités communes d'application du régime des restitutions à l'exportation pour les produits agricoles ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 444/2003 ⁽⁶⁾. Par mesure de simplification du suivi des opérations, il convient d'établir une procédure similaire pour les preuves à apporter lorsque les produits sont exportés sans restitution.

2) À l'article 9, paragraphe 4, le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour l'application du présent paragraphe, la preuve d'exportation est apportée conformément aux articles 7 et 8 du règlement (CE) n° 800/1999 pour les produits bénéficiant d'une restitution.

Pour les produits ne bénéficiant pas d'une restitution, la preuve d'exportation est apportée, dans les cas prévus à l'article 8 du règlement (CE) n° 800/1999, par la production de l'original de l'exemplaire de contrôle T5, conformément aux articles 912 bis à 912 quarter et 912 sexies à 912 octies du règlement (CEE) n° 2454/93. Dans la case 107 de celui-ci une des mentions suivantes doit être apposée lors de son établissement:

(3) Afin d'assurer un déroulement correct des aides au stockage privé introduites par le règlement (CE) 2179/2002 de la Commission du 6 décembre 2002 relatif aux conditions particulières de l'octroi d'aides au stockage privé dans le secteur de la viande de porc ⁽⁷⁾, il est opportun d'appliquer immédiatement les modifications proposées aux contrats conclus dans le cadre dudit règlement.

- Reglamento (CEE) n° 3444/90
- Forordning (EØF) nr. 3444/90
- Verordnung (EWG) Nr. 3444/90
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3444/90
- Regulation (EEC) No 3444/90
- Règlement (CEE) n° 3444/90
- Regolamento (CEE) n. 3444/90
- Verordening (EEG) nr. 3444/90
- Regulamento (CEE) n.º 3444/90
- Asetus (ETY) N:o 3444/90
- Förordning (EEG) nr 3444/90».

Article 2

(4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de la viande de porc,

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

Il est applicable à toutes les nouvelles aides au stockage privé et aux contrats conclus en application du règlement (CE) n° 2179/2002.

Toutefois, l'article 1^{er}, point 2, ne s'applique qu'aux exportations effectuées à partir de la date de l'entrée en vigueur du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 282 du 1.11.1975, p. 1.

⁽²⁾ JO L 156 du 29.6.2000, p. 5.

⁽³⁾ JO L 333 du 30.11.1990, p. 22.

⁽⁴⁾ JO L 321 du 23.12.1993, p. 9.

⁽⁵⁾ JO L 102 du 17.4.1999, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 67 du 12.3.2003, p. 3.

⁽⁷⁾ JO L 331 du 7.12.2002, p. 11.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

RÈGLEMENT (CE) N° 852/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

modifiant le règlement (CE) n° 1445/95 portant modalités d'application du régime des certificats d'importation et d'exportation dans le secteur de la viande bovine

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1254/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2345/2001 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 29, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 29 du règlement (CE) n° 1254/1999, toute exportation hors de la Communauté des produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, points a) et b), peut être soumise à la présentation d'un certificat d'exportation.
- (2) Les négociations portant sur l'adoption de concessions additionnelles, menées dans le cadre des accords européens entre la Communauté européenne et les pays associés d'Europe centrale et orientale, visent notamment à libéraliser le commerce des produits relevant de l'organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine.
- (3) Pour bénéficier de ces concessions, il a été convenu dans le cadre de ces négociations que les produits du secteur de la viande bovine couverts par certains de ces accords et exportés de la Communauté vers ces pays, doivent être accompagnés d'une copie conforme du certificat d'exportation portant la mention «Sans restitution». Dans ce contexte, il y a lieu de prévoir que les États membres délivrent aux intéressés qui en font la demande, selon des dispositions simplifiées, des certificats d'exportation pour les produits relevant du règlement (CE) n° 1254/1999 pour lesquels un certificat n'est pas prévu actuellement et qui sont destinés à être exportés vers les pays associés d'Europe centrale et orientale.
- (4) Étant donné que les certificats susmentionnés ne visent qu'à attester que les produits exportés n'ont pas bénéficié d'une restitution à l'exportation, la délivrance desdits certificats n'est pas soumise à l'application de l'article 29, paragraphe 1, quatrième alinéa du règlement (CE) n° 1254/1999, aux termes duquel la délivrance des certificats d'exportation est subordonnée à la constitution d'une garantie assurant l'exportation des produits

pendant la durée de validité du certificat. Pour des raisons de clarté, il convient de préciser que l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1291/2000 de la Commission du 9 juin 2000 portant modalités communes d'application du régime des certificats d'importation, d'exportation et de préfixation pour les produits agricoles ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 325/2003 ⁽⁴⁾, ne s'applique pas aux dits certificats.

- (5) Il y a lieu de modifier le règlement (CE) n° 1445/95 de la Commission ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 118/2003 ⁽⁶⁾, en conséquence.
- (6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de la viande bovine.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Au règlement (CE) n° 1445/95 l'article 7 bis suivant est inséré:

«Article 7 bis

1. À la demande de l'intéressé, les États membres délivrent, sans délai, des certificats d'exportation pour les produits des animaux de l'espèce bovine des codes NC 0206 10 91, 0206 10 99, 0206 21 00, 0206 22 00, 0206 29 99, 0210 99 59 et ex 1502 00 90 destinés à être exportés vers les pays associés de l'Europe centrale et orientale.
2. La durée de validité de ces certificats est fixée à soixante jours et ils portent dans la case 20 la mention: "Sans restitution".
3. Par dérogation à l'article 8, paragraphe 3, ces certificats portent à la case 16 l'indication du code NC à huit chiffres.
4. Les dispositions des articles 9 et 13 ne s'appliquent pas aux certificats émis dans le cadre du présent article.
5. L'article 15, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1291/2000 ne s'applique pas aux certificats visés au paragraphe 1.»

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 21.

⁽²⁾ JO L 315 du 1.12.2001, p. 29.

⁽³⁾ JO L 152 du 24.6.2000, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 47 du 21.2.2003, p. 21.

⁽⁵⁾ JO L 143 du 27.6.1995, p. 35.

⁽⁶⁾ JO L 20 du 24.1.2003, p. 3.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

RÈGLEMENT (CE) N° 853/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant la restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains longs B à destination de certains pays tiers dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1898/2002

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil du 22 décembre 1995 portant organisation commune du marché du riz ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 411/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 13, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Par le règlement (CE) n° 1898/2002 de la Commission ⁽³⁾, une adjudication de la restitution à l'exportation de riz a été ouverte.
- (2) Conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 584/75 de la Commission ⁽⁴⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1948/2002 ⁽⁵⁾, sur la base des offres déposées la Commission peut, selon la procédure prévue à l'article 22 du règlement (CE) n° 3072/95, décider de la fixation d'une restitution maximale à l'exportation. Pour cette fixation, il doit être tenu compte notamment des critères prévus à l'article 13 du règlement (CE) n° 3072/95. L'adjudication est attribuée à tout soumissionnaire dont l'offre se situe au niveau de la restitution maximale à l'exportation ou à un niveau inférieur.

(3) L'application des critères visés ci-dessus à la situation actuelle du marché du riz en cause conduit à fixer la restitution maximale à l'exportation au montant repris à l'article 1^{er}.

(4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains longs B à destination de certains pays tiers est fixée sur base des offres déposées du 12 au 15 mai 2003 à 295,00 EUR/t dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1898/2002.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 329 du 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 du 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 287 du 25.10.2002, p. 11.

⁽⁴⁾ JO L 61 du 7.3.1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 299 du 1.11.2002, p. 18.

RÈGLEMENT (CE) N° 854/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant la restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains ronds à destination de certains pays tiers dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1896/2002

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil du 22 décembre 1995 portant organisation commune du marché du riz ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 411/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 13, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Par le règlement (CE) n° 1896/2002 de la Commission ⁽³⁾, une adjudication de la restitution à l'exportation de riz a été ouverte.
- (2) Conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 584/75 de la Commission ⁽⁴⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1948/2002 ⁽⁵⁾, sur la base des offres déposées, la Commission peut, selon la procédure prévue à l'article 22 du règlement (CE) n° 3072/95, décider de la fixation d'une restitution maximale à l'exportation. Pour cette fixation il doit être tenu compte notamment des critères prévus à l'article 13 du règlement (CE) n° 3072/95. L'adjudication est attribuée à tout soumissionnaire dont l'offre se situe au niveau de la restitution maximale à l'exportation ou à un niveau inférieur.
- (3) L'application des critères visés ci-avant à la situation actuelle du marché du riz en cause conduit à fixer la restitution maximale à l'exportation au montant repris à l'article 1^{er}.

(4) En vue d'une gestion plus équilibrée des quantités exportées avec restitution, il convient de fixer un coefficient d'attribution pour les offres situées au niveau de la restitution maximale.

(5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains ronds à destination de certains pays tiers est fixée sur base des offres déposées du 12 au 15 mai 2003 à 153,00 EUR/t dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1896/2002.

Article 2

Pour les offres situées au niveau de la restitution maximale, un coefficient d'attribution est fixé à 75 %.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 329 du 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 du 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 287 du 25.10.2002, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 61 du 7.3.1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 299 du 1.11.2002, p. 18.

RÈGLEMENT (CE) N° 855/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant la restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains moyens et longs A à destination de certains pays tiers dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1897/2002

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil du 22 décembre 1995 portant organisation commune du marché du riz ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 411/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 13, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Par le règlement (CE) n° 1897/2002 de la Commission ⁽³⁾, une adjudication de la restitution à l'exportation de riz a été ouverte.
- (2) Conformément à l'article 5 du règlement (CEE) n° 584/75 de la Commission ⁽⁴⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1948/2002 ⁽⁵⁾, sur la base des offres déposées, la Commission peut, selon la procédure prévue à l'article 22 du règlement (CE) n° 3072/95, décider de la fixation d'une restitution maximale à l'exportation. Pour cette fixation, il doit être tenu compte notamment des critères prévus à l'article 13 du règlement (CE) n° 3072/95. L'adjudication est attribuée à tout soumissionnaire dont l'offre se situe au niveau de la restitution maximale à l'exportation ou à un niveau inférieur.
- (3) L'application des critères visés ci-avant à la situation actuelle du marché du riz en cause conduit à fixer la restitution maximale à l'exportation au montant repris à l'article 1^{er}.

(4) En vue d'une gestion plus équilibrée des quantités exportées avec restitution, il convient de fixer un coefficient d'attribution pour les offres situées au niveau de la restitution maximale.

(5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La restitution maximale à l'exportation de riz blanchi à grains moyens et longs A à destination de certains pays tiers est fixée sur base des offres déposées du 12 au 15 mai 2003 à 153,00 EUR/t dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1897/2002.

Article 2

Pour les offres situées au niveau de la restitution maximale, un coefficient d'attribution est fixé à 75 %.

Article 3

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

Franz FISCHLER

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 329 du 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 du 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 287 du 25.10.2002, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 61 du 7.3.1975, p. 25.

⁽⁵⁾ JO L 299 du 1.11.2002, p. 18.

RÈGLEMENT (CE) N° 856/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

fixant la subvention maximale à l'expédition de riz décortiqué à grains longs B, à destination de l'île de la Réunion dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1895/2002

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3072/95 du Conseil du 22 décembre 1995 portant organisation commune du marché du riz ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 411/2002 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 10, paragraphe 1,

vu le règlement (CEE) n° 2692/89 de la Commission du 6 septembre 1989 portant modalités d'application relatives aux expéditions de riz à la Réunion ⁽³⁾, modifié par le règlement (CE) n° 1453/1999 ⁽⁴⁾, et notamment son article 9, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Par le règlement (CE) n° 1895/2002 de la Commission ⁽⁵⁾, une adjudication de la subvention à l'expédition de riz à destination de l'île de la Réunion a été ouverte.
- (2) Conformément à l'article 9 du règlement (CEE) n° 2692/89, sur la base des offres déposées, la Commission peut, selon la procédure prévue à l'article 22 du règlement (CE) n° 3072/95, décider de la fixation d'une subvention maximale.

(3) Pour cette fixation il doit être tenu compte notamment des critères prévus aux articles 2 et 3 du règlement (CEE) n° 2692/89. L'adjudication est attribuée à tout soumissionnaire dont l'offre se situe au niveau de la subvention maximale ou à un niveau inférieur.

(4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des céréales,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Une subvention maximale à l'expédition de riz décortiqué à grains longs B du code NC 1006 20 98 à destination de l'île de la Réunion est fixée sur base des offres déposées du 12 au 15 mai 2003 à 302,00 EUR/t dans le cadre de l'adjudication visée au règlement (CE) n° 1895/2002.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mai 2003.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission
Franz FISCHLER
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 329 du 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ JO L 62 du 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ JO L 261 du 7.9.1989, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 167 du 2.7.1999, p. 19.

⁽⁵⁾ JO L 287 du 25.10.2002, p. 3.

RÈGLEMENT (CE) N° 857/2003 DE LA COMMISSION

du 16 mai 2003

portant ouverture d'une adjudication pour l'attribution de certificats d'exportation du système A3 dans le secteur des fruits et légumes (tomates, oranges, citrons et pommes)

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° 47/2003 de la Commission ⁽²⁾, et notamment son article 35, paragraphe 3, troisième alinéa,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 1961/2001 de la Commission ⁽³⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1176/2002 ⁽⁴⁾, a établi les modalités d'application des restitutions à l'exportation dans le secteur des fruits et légumes.

(2) En vertu de l'article 35, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2200/96, dans la mesure nécessaire pour permettre une exportation économiquement importante, les produits exportés par la Communauté peuvent faire l'objet d'une restitution à l'exportation, en tenant compte des limites découlant des accords conclus en conformité avec l'article 300 du traité.

(3) Conformément à l'article 35, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2200/96, il convient de veiller à ce que les courants d'échanges induits antérieurement par le régime des restitutions ne soient pas perturbés. Pour cette raison, et du fait de la saisonnalité des exportations de fruits et légumes, il y a lieu de fixer les quantités prévues par produit, sur la base de la nomenclature des produits agricoles pour les restitutions à l'exportation établie par le règlement (CEE) n° 3846/87 de la Commission ⁽⁵⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 118/2003 ⁽⁶⁾. Ces quantités doivent être réparties en tenant compte du caractère plus ou moins périssable des produits concernés.

(4) En vertu de l'article 35, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 2200/96, les restitutions doivent être fixées en prenant en considération la situation et les perspectives d'évolution, d'une part, des prix des fruits et légumes sur le marché de la Communauté et des disponibilités et, d'autre part, des prix pratiqués dans le commerce international. Il doit également être tenu compte des frais de commercialisation et de transport, ainsi que de l'aspect économique des exportations envisagées.

(5) Conformément à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 2200/96, les prix sur le marché de la Communauté sont établis compte tenu des prix qui se révèlent les plus favorables en vue de l'exportation.

(6) La situation du commerce international ou les exigences spécifiques de certains marchés peuvent rendre nécessaire la différenciation de la restitution, pour un produit déterminé, suivant la destination de ce produit.

(7) Les tomates, les oranges, les citrons et les pommes des catégories Extra, I et II des normes communautaires de commercialisation peuvent actuellement faire l'objet d'exportations économiquement importantes.

(8) Afin de permettre l'utilisation la plus efficace possible des ressources disponibles, et compte tenu de la structure des exportations de la Communauté, il convient de procéder par voie d'adjudication et de fixer le montant indicatif des restitutions et les quantités prévues pour la période concernée.

(9) Le comité de gestion des fruits et légumes frais n'a pas émis d'avis dans le délai imparti par son président,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Une adjudication est ouverte pour l'attribution de certificats d'exportation du système A3. Les produits concernés, la période de remise des offres, les taux de restitution indicatifs et les quantités prévues sont fixés à l'annexe.

2. Les certificats délivrés au titre de l'aide alimentaire, visés à l'article 16 du règlement (CE) n° 1291/2000 de la Commission ⁽⁷⁾, ne sont pas imputés sur les quantités éligibles visées à l'annexe du présent règlement.

3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 5, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 1961/2001, la durée de validité des certificats de type A3 est de deux mois.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 3 juin 2003.

⁽¹⁾ JO L 297 du 21.11.1996, p. 1.⁽²⁾ JO L 7 du 11.1.2003, p. 64.⁽³⁾ JO L 268 du 9.10.2001, p. 8.⁽⁴⁾ JO L 170 du 29.6.2002, p. 69.⁽⁵⁾ JO L 366 du 24.12.1987, p. 1.⁽⁶⁾ JO L 20 du 24.1.2003, p. 3.⁽⁷⁾ JO L 152 du 24.6.2000, p. 1.

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission
 Franz FISCHLER
 Membre de la Commission

ANNEXE

du règlement (CE) n° 857/2003 de la Commission portant ouverture d'une adjudication pour l'attribution de certificats à l'exportation du système A3 dans le secteur des fruits et légumes (tomates, oranges, citrons et pommes)

Période de remise des offres: du 3 juin au 5 juin 2003.

Code des produits ⁽¹⁾	Destination ⁽²⁾	Montant des restitutions indicatif (en euros/tonnes)	Quantités prévues (en tonnes)
0702 00 00 9100	F08	20	7 154
0805 10 10 9100 0805 10 30 9100 0805 10 50 9100	F00	19	6 481
0805 50 10 9100	F00	14	6 958
0808 10 20 9100 0808 10 50 9100 0808 10 90 9100	F09	9	2 923

⁽¹⁾ Les codes des produits sont définis dans le règlement (CEE) n° 3846/87 de la Commission (JO L 366 du 24.12.1987, p. 1).

⁽²⁾ Les codes des destinations série «A» sont définis à l'annexe II du règlement (CEE) n° 3846/87.

NB: Les codes numériques des destinations sont définis au règlement (CE) n° 2020/2001 de la Commission (JO L 273 du 16.10.2001, p. 6).

Les autres destinations sont définies comme suit:

F00: Toutes les destinations autres que l'Estonie.

F03: Toutes les destinations autres que la Suisse et l'Estonie.

F04: Hong Kong, Singapour, Malaisie, Sri Lanka, Indonésie, Thaïlande, Taïwan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Laos, Cambodge, Viêt Nam, Japon, Uruguay, Paraguay, Argentine, Mexique, Costa Rica.

F08: Toutes les destinations autres que la Slovaquie, la Lettonie, la Lituanie, la Bulgarie et l'Estonie.

F09: Les destinations suivantes:

- Norvège, Islande, Groenland, îles Féroé, Pologne, Hongrie, Roumanie, Albanie, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie, Slovénie, ancienne République yougoslave de Macédoine, Yougoslavie (Serbie-et-Monténégro), Malte, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Russie, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan, Ukraine, Arabie saoudite, Bahreïn, Qatar, Oman, Émirats arabes unis (Abu Zabi, Dibay, Chardja, Adjman, Umm al-Qi'wayn, Ras al-Khayma et Fudjajra), Koweït, Yémen, Syrie, Iran, Jordanie, Bolivie, Brésil, Venezuela, Pérou, Panama, Équateur et Colombie,
- pays et territoires d'Afrique à l'exclusion de l'Afrique du Sud,
- destinations visées à l'article 36 du règlement (CE) n° 800/1999 de la Commission (JO L 102 du 17.4.1999, p. 11).

RÈGLEMENT (CE) N° 858/2003 DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003

relatif à l'arrêt de la pêche du merlan bleu par les navires battant pavillon d'un Etat membre, à l'exception du Danemark et du Royaume-Uni

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le Règlement (CEE) n 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993, instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n 2846/98 ⁽²⁾, et notamment son article 21, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Règlement (CE) n 2341/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 établissant, pour 2003, les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans des eaux soumises à des limitations de capture ⁽³⁾, prévoit des quotas de merlan bleu pour 2003.
- (2) Afin d'assurer le respect des dispositions relatives aux limitations quantitatives des captures d'un stock soumis à quota, il est nécessaire que la Commission fixe la date à laquelle les captures effectuées par les navires battant pavillon d'un Etat membre sont réputées avoir épuisé le quota attribué.
- (3) Selon les informations communiquées à la Commission, les captures de merlan bleu dans les eaux de la zone CIEM Vb (eaux des îles Féroé), effectuées par des navires

battant pavillon d'un Etat membre ou enregistrés dans un Etat membre, à l'exception du Danemark et du Royaume-Uni, ont atteint leur quota,

ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les captures de merlan bleu dans les eaux de la zone CIEM Vb (eaux des îles Féroé), effectuées par les navires battant pavillon d'un Etat membre ou enregistrés dans un Etat membre, à l'exception du Danemark et du Royaume-Uni, sont réputées avoir épuisé le quota attribué aux Etats membres pour 2003.

La pêche du merlan bleu dans les eaux de la zone CIEM Vb (eaux des îles Féroé), effectuée par des navires battant pavillon d'un Etat membre ou enregistrés dans un Etat membre, à l'exception du Danemark et du Royaume-Uni, est interdite, ainsi que la conservation à bord, le transbordement et le débarquement de ce stock capturé par ces navires après la date d'entrée en vigueur de ce règlement.

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission
Jörgen HOLMQUIST
Directeur général de la Pêche

⁽¹⁾ JO L 261 du 20.10.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 358 du 31.12.1998, p. 5.

⁽³⁾ JO L 356 du 31.12.2002, p. 12.

DIRECTIVE 2003/24/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 14 avril 2003

modifiant la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽⁴⁾ définit un niveau uniforme de sécurité des personnes et des biens à bord des navires à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, neufs ou existants, lorsque ces deux catégories de navires et d'engins effectuent des voyages nationaux, et définit des procédures de négociation au niveau international en vue d'harmoniser les règles applicables aux navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux.
- (2) La définition des zones maritimes est essentielle pour déterminer l'application de la directive 98/18/CE aux différentes classes de navires à passagers. Ladite directive prévoit, pour la publication des listes de zones maritimes, une procédure qui s'est avérée difficile à mettre en œuvre. Il est donc nécessaire d'établir une procédure fonctionnelle et transparente, permettant une surveillance effective de la mise en œuvre de ladite directive.
- (3) Afin d'harmoniser le niveau de sécurité applicable aux navires à passagers dans la Communauté, il convient de supprimer la dérogation accordée à la Grèce en ce qui concerne le calendrier d'application des prescriptions de sécurité.
- (4) La directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers ⁽⁵⁾ introduit des prescriptions de stabilité renforcées pour les navires rouliers à passagers effectuant des voyages internationaux à destination ou en provenance de ports de la Communauté, et ces prescriptions renforcées devraient aussi s'appliquer à certaines catégories de ces navires lorsqu'ils effectuent des voyages nation-

naux dans les mêmes conditions de mer. La non-application de ces prescriptions de stabilité devrait constituer un motif de retrait des navires rouliers à passagers après un certain nombre d'années d'exploitation.

- (5) Compte tenu des modifications structurelles que les navires rouliers à passagers existants devront éventuellement subir pour respecter les prescriptions spécifiques de stabilité, l'application de ces prescriptions devrait être échelonnée sur plusieurs années afin de donner aux entreprises concernées un temps d'adaptation suffisant. Il conviendrait d'établir à cette fin, pour les navires existants, un calendrier de mise en œuvre progressive, qui ne devrait pas affecter l'application des prescriptions spécifiques de stabilité dans les zones maritimes couvertes par les annexes de l'accord de Stockholm du 28 février 1996.
- (6) Il est nécessaire de prendre en compte les modifications apportées aux instruments internationaux applicables dans ce domaine, tels que les conventions, les protocoles, les recueils de règles et les résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI), et de le faire de manière souple et rapide.
- (7) En vertu de la directive 98/18/CE, le recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC) contenu dans la résolution CSM 36 (63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 20 mai 1994 s'applique à tous les engins à passagers à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux. L'OMI a adopté un nouveau recueil de règles applicables aux engins à grande vitesse, dénommé «International Code for Safety of High Speed Craft, 2000» (recueil HSC 2000), contenu dans la résolution CSM 97 (73) du comité de la sécurité maritime de l'OMI du 5 décembre 2000, qui s'applique à tous les engins à grande vitesse construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date. Il est important de veiller à ce que la directive 98/18/CE puisse être mise à jour de manière souple afin que ces nouvelles normes adoptées à l'échelon international s'appliquent également aux engins à passagers à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux.
- (8) Il est important d'appliquer des mesures appropriées pour garantir un accès en toute sécurité des personnes à mobilité réduite aux navires à passagers ou aux engins à passagers à grande vitesse effectuant des voyages nationaux dans les États membres.

⁽¹⁾ JO C 20 E du 28.1.2003, p. 51.

⁽²⁾ Avis rendu le 11 décembre 2002 (non encore paru au Journal officiel).

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 7 novembre 2002 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 17 mars 2003.

⁽⁴⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

⁽⁵⁾ Voir page 22 du présent Journal officiel.

- (9) Il convient par conséquent de modifier la directive 98/18/CE en ce sens,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 98/18/CE est modifiée comme suit:

1) à l'article 2, les points suivants sont ajoutés:

- «ea) "navire roulier à passagers": un navire transportant plus de douze passagers, doté d'espaces rouliers à cargaison ou d'espaces de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/A/2 figurant à l'annexe I;»
- «ha) "âge": l'âge du navire, exprimé en nombre d'années écoulées depuis la date de sa livraison;»
- «w) "personne à mobilité réduite": toute personne ayant des difficultés particulières pour utiliser les transports publics, y compris les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et les personnes en fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnées d'enfants en bas âge.»

2) à l'article 4, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Chaque État membre:

- a) établit et actualise, si nécessaire, une liste des zones maritimes qui dépendent de sa juridiction, en délimitant les zones dans lesquelles l'exploitation des classes de navires s'étend sur toute l'année et, le cas échéant, celles dans lesquelles elle est limitée à une période spécifique de l'année; il utilise pour ce faire les critères applicables aux classes définies au paragraphe 1;
- b) publie cette liste dans une base de données publique consultable sur le site Internet de l'autorité maritime compétente;
- c) notifie à la Commission l'emplacement de ces informations et l'avertit lorsque la liste est modifiée.»

3) les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

Prescriptions de stabilité et retrait progressif des navires rouliers à passagers

1. Tous les navires rouliers à passagers des classes A, B et C dont la quille a été posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date, ou qui se trouvent alors à un stade de construction équivalent, se conforment aux dispositions des articles 6, 8 et 9 de la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers (*).

2. Tous les navires rouliers à passagers des classes A et B dont la quille a été posée avant le 1^{er} octobre 2004 ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent avant cette date se conforment d'ici au 1^{er} octobre 2010 aux dispositions des articles 6, 8 et 9 de la directive 2003/25/CE, ou doivent être retirés du service à cette date, ou à une date ultérieure, à laquelle ils atteignent l'âge de trente ans, mais en tout cas pour le 1^{er} octobre 2015 au plus tard.

Article 6 ter

Prescriptions de sécurité pour les personnes à mobilité réduite

1. Les États membres veillent à ce que des mesures appropriées soient prises, fondées, autant que possible, sur les lignes directrices de l'annexe III, afin de garantir aux personnes à mobilité réduite un accès sûr à tous les navires à passagers neufs des classes A, B, C et D et à tous les engins à passagers à grande vitesse neufs servant aux transports publics et dont la quille est posée le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date ou qui se trouvent alors à un stade de construction équivalent.

2. Les États membres coopèrent avec les organisations représentant les personnes à mobilité réduite et les consultent sur la mise en œuvre des lignes directrices de l'annexe III.

3. Pour modifier les navires à passagers des classes A, B, C et D et les engins à passagers à grande vitesse servant aux transports publics et dont la quille a été posée avant le 1^{er} octobre 2004 ou qui se trouvent à un stade de construction équivalent avant cette date, les États membres appliquent les lignes directrices de l'annexe III dans la mesure où cela est raisonnable et réalisable sur le plan économique.

Les États membres dressent un plan d'action national établissant les modalités d'application des lignes directrices à ces navires et engins. Ils communiquent ce plan à la Commission au plus tard le 17 mai 2005.

4. Au plus tard le 17 mai 2006, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre du présent article en ce qui concerne tous les navires à passagers visés au paragraphe 1, les navires à passagers visés au paragraphe 3 autorisés à transporter plus de 400 passagers et tous les engins à passagers à grande vitesse.

(*) JO L 123 du 17.5.2003, p. 22.»

4) L'annexe III figurant à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2

À l'article 6, paragraphe 3, de la directive 98/18/CE, le point g) est supprimé avec effet au 1^{er} janvier 2005.

Article 3

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 17 novembre 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

Article 4

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

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 14 avril 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

A. GIANNITSIS

ANNEXE

«ANNEXE III

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES PRESCRIPTIONS DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES À PASSAGERS ET AUX ENGINS À PASSAGERS À GRANDE VITESSE À L'ÉGARD DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

(visées à l'article 6 ter)

Pour l'application des lignes directrices figurant à la présente annexe, les États membres se conforment à la circulaire de l'OMI n° MSC/735 du 24 juin 1996 intitulée "Recommandation relative à la conception et à l'exploitation des navires à passagers en fonction des besoins spécifiques des personnes âgées et des handicapés".

1. Accès au navire

Les navires devraient être construits et équipés de manière à ce que les personnes à mobilité réduite puissent embarquer et débarquer facilement et en toute sécurité, et devraient garantir l'accès d'un pont à l'autre sans assistance ou au moyen de rampes ou d'ascenseurs. La direction de l'accès destiné aux personnes à mobilité réduite devrait être indiquée aux autres points d'accès au navire et à des endroits appropriés dans l'ensemble du navire.

2. Signalétique

La signalétique prévue à bord des navires pour aider les passagers devrait être placée à la portée des personnes à mobilité réduite (y compris des personnes souffrant de handicaps sensoriels), être facile à lire et être placée à des endroits stratégiques.

3. Moyens de transmission de messages

Les bateaux devraient être équipés de moyens embarqués permettant à l'exploitant de transmettre aux personnes atteintes de différentes formes de mobilité réduite des annonces verbales et visuelles concernant notamment les retards, les changements d'horaire et les services offerts à bord.

4. Alarme

Le système d'alarme et les boutons d'alarme/d'appel doivent être conçus de façon à être accessibles à tous les passagers à mobilité réduite, notamment aux personnes souffrant de handicaps sensoriels et aux personnes ayant des troubles de l'apprentissage, et à alerter ces passagers.

5. Prescriptions supplémentaires garantissant la mobilité à l'intérieur du navire

Les mains courantes, coursives, passages, ouvertures de communication et portes doivent se prêter au déplacement d'une personne en fauteuil roulant. Les ascenseurs, ponts à véhicules, salons des passagers, logements et toilettes doivent être conçus pour être accessibles de manière raisonnable et proportionnée aux personnes à mobilité réduite.»

DIRECTIVE 2003/25/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 14 avril 2003
relative aux prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient, dans le cadre de la politique commune des transports, d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité du transport maritime de passagers.
- (2) La Communauté souhaite éviter, en prenant toutes les mesures appropriées, les accidents maritimes impliquant des navires rouliers à passagers et entraînant la perte de vies humaines.
- (3) La capacité de survie, après avarie due à une collision, des navires rouliers à passagers, déterminée par les normes de stabilité après avarie, constitue un facteur essentiel pour la sécurité des passagers et de l'équipage, et notamment pour les opérations de recherche et de sauvetage. L'accumulation d'importantes quantités d'eau sur le pont représente la menace la plus grave pour la stabilité, après une avarie due à une collision, d'un navire roulier à passagers équipé d'un pont roulier fermé.
- (4) Les personnes empruntant des navires rouliers à passagers et les équipages employés à bord de ces navires sur le territoire de la Communauté devraient être en droit d'exiger un niveau de sécurité élevé, quelle que soit la zone dans laquelle le navire est exploité.
- (5) Compte tenu de l'importance du transport maritime de passagers pour le marché intérieur, une action au niveau communautaire constitue la solution la plus efficace pour instaurer un niveau minimum commun de sécurité applicable aux navires exploités dans la Communauté.
- (6) Une action au niveau communautaire constitue le meilleur moyen de garantir la mise en œuvre harmonisée d'un certain nombre de principes adoptés par l'Organisa-

tion maritime internationale (OMI) et d'éviter ainsi des distorsions de concurrence entre les exploitants de navires rouliers à passagers exploités dans la Communauté.

- (7) Des prescriptions générales de stabilité après avarie applicables aux navires rouliers à passagers ont été définies au niveau international lors de la conférence de 1990 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 90) et incluses dans la règle II-1/B/8 de la convention SOLAS (norme SOLAS 90). Ces prescriptions sont applicables dans l'ensemble de la Communauté en raison de l'application directe de la convention SOLAS aux voyages internationaux et de l'application de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽⁴⁾ aux voyages intérieurs.
- (8) La norme SOLAS 90 relative à la stabilité après avarie prévoit de manière implicite les effets de la pénétration sur le pont roulier d'une vague d'une hauteur significative de 1,5 mètre environ.
- (9) La résolution 14 de l'OMI adoptée lors de la conférence SOLAS de 1995 autorise les membres de l'OMI à conclure des accords régionaux s'ils estiment que l'état dominant de la mer et d'autres conditions locales exigent des prescriptions spécifiques de stabilité dans une région donnée.
- (10) Huit pays du nord de l'Europe, dont sept États membres, ont convenu à Stockholm, le 28 février 1996, d'appliquer aux navires rouliers à passagers une norme de stabilité après avarie plus stricte, afin de tenir compte des effets de l'accumulation d'eau sur le pont roulier et de permettre aux navires de survivre dans des conditions de mer plus difficiles que celles prévues par la norme SOLAS 90, en présence de vagues ayant une hauteur significative pouvant atteindre 4 mètres.
- (11) L'accord, connu sous le nom d'accord de Stockholm, relie directement la norme spécifique de stabilité à la zone maritime dans laquelle le navire est exploité, et notamment à la hauteur de houle significative observée dans la zone d'exploitation. La hauteur de houle significative dans la zone d'exploitation du navire détermine la hauteur d'eau qui serait susceptible de s'accumuler sur le pont-garage à la suite d'une avarie accidentelle.

⁽¹⁾ JO C 20 E du 28.1.2003, p. 21.

⁽²⁾ Avis rendu le 11 décembre 2002 (non encore paru au Journal officiel).

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 7 novembre 2002 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 17 mars 2003.

⁽⁴⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

- (12) À l'issue de la conférence au cours de laquelle l'accord de Stockholm a été adopté, la Commission a fait remarquer que l'accord n'était pas applicable dans les autres parties de la Communauté et indiqué son intention d'examiner les conditions locales de navigation des navires rouliers à passagers dans les eaux européennes et de prendre les mesures appropriées.
- (13) Le Conseil a intégré au compte rendu de sa 2 074^e réunion, qui s'est tenue le 17 mars 1998, une déclaration insistant sur la nécessité de garantir le même niveau de sécurité pour tous les navires rouliers à passagers exploités dans des conditions similaires lors de voyages internationaux ou nationaux.
- (14) Dans sa résolution du 5 octobre 2002 sur le naufrage de l'*Express Samina* ⁽¹⁾, le Parlement européen déclare expressément attendre l'évaluation par la Commission de l'efficacité de l'accord de Stockholm ainsi que d'autres mesures tendant à améliorer la stabilité et la sécurité des navires destinés au transport de personnes.
- (15) Il ressort d'une étude effectuée par la Commission que les valeurs de hauteur de houle dans les eaux du sud de l'Europe sont similaires à celles observées dans le nord. Si les conditions météorologiques sont généralement meilleures dans le sud, la norme de stabilité déterminée dans le cadre de l'accord de Stockholm se fonde exclusivement sur la hauteur de houle significative et sur la manière dont ce paramètre influence l'accumulation d'eau sur le pont roulier.
- (16) L'application, dans la Communauté, de normes de sécurité communes en matière de stabilité des navires rouliers à passagers est essentielle à la sécurité de ces navires et doit faire partie du cadre commun défini dans le domaine de la sécurité maritime.
- (17) Afin d'améliorer la sécurité et d'éviter les distorsions de concurrence, les normes communes de sécurité applicables à la stabilité devraient s'appliquer à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre.
- (18) La sécurité des navires relevant au premier chef de la responsabilité de l'État du pavillon, chaque État membre devrait veiller au respect des prescriptions de sécurité applicables aux navires rouliers à passagers battant son pavillon.
- (19) Les États membres devraient également être concernés en leur qualité d'États d'accueil. Les responsabilités exercées à ce titre reposent sur des responsabilités spécifiques d'État du port entièrement conformes à la convention des Nations unies sur le droit de la mer (Unclos) adoptée en 1982.
- (20) Les prescriptions spécifiques de stabilité établies par la présente directive devraient se fonder sur le calcul de la hauteur d'eau accumulée sur le pont roulier à la suite d'une avarie due à une collision, selon la méthode arrêtée dans les annexes de l'accord de Stockholm. Ce calcul intègre deux paramètres de base: le franc-bord résiduel du navire et la hauteur de houle significative dans la zone maritime dans laquelle le navire est exploité.
- (21) Les États membres devraient déterminer et rendre publiques les valeurs de hauteur de houle significative dans les zones maritimes dont des navires rouliers à passagers assurent la traversée en service régulier à destination ou au départ de leurs ports. En ce qui concerne les routes internationales, ces valeurs devraient être établies, chaque fois que c'est applicable et possible, d'un commun accord par les États situés à chaque extrémité de la route maritime. Des valeurs de hauteur de houle significative peuvent également être déterminées en cas d'exploitation saisonnière dans les mêmes zones maritimes.
- (22) Tous les navires rouliers à passagers effectuant des voyages relevant du champ d'application de la présente directive devraient respecter les prescriptions de stabilité requises en fonction de la hauteur de houle significative déterminée dans leur zone d'exploitation. Ils devraient avoir à leur bord un certificat de conformité délivré par l'administration de l'État du pavillon, qui devrait être accepté par tous les autres États membres.
- (23) La norme SOLAS 90 confère un niveau de sécurité équivalent à celui des prescriptions spécifiques de stabilité définies dans la présente directive pour les navires exploités dans des zones maritimes dans lesquelles la hauteur de houle significative est égale ou inférieure à 1,5 mètre.
- (24) Compte tenu des modifications structurelles que les navires rouliers à passagers existants devront éventuellement subir pour respecter les prescriptions spécifiques de stabilité, l'application de ces prescriptions devrait être échelonnée sur plusieurs années, afin de donner aux entreprises un temps d'adaptation suffisant. Un calendrier de mise en œuvre progressive devrait être établi à cette fin pour les navires existants. Ce calendrier ne devrait pas affecter l'application des prescriptions spécifiques de stabilité dans les zones maritimes couvertes par les annexes de l'accord de Stockholm.
- (25) Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, point e), de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse ⁽²⁾, les États d'accueil vérifient que les transbordeurs rouliers à passagers et les engins à passagers à grande vitesse sont conformes aux exigences de stabilité spécifiques adoptées au niveau régional, et transposées dans leur législation nationale, lorsque ces navires effectuent dans cette région un service couvert par cette législation nationale.

⁽¹⁾ JO C 178 du 22.6.2001, p. 288.

⁽²⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 1. Directive modifiée par la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil.

- (26) Les engins à passagers à grande vitesse définis à la règle X-1, de la convention SOLAS telle que modifiée ne devraient pas être tenus de satisfaire aux dispositions de la présente directive pour autant qu'ils respectent intégralement les dispositions, telles que modifiées, du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, de l'OMI.
- (27) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (28) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir la sauvegarde de la vie humaine en mer en améliorant la capacité de survie des navires rouliers à passagers en cas d'avarie, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive a pour objet de donner une définition uniforme des prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers, afin d'améliorer la capacité de survie de ces navires en cas d'avarie due à une collision et d'offrir aux passagers et à l'équipage un niveau de sécurité élevé.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «navire roulier à passagers»: un navire transportant plus de douze passagers, doté d'espaces rouliers à cargaison ou d'espaces de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3 de la convention SOLAS, telle que modifiée;
- b) «navire neuf»: tout navire dont la quille est posée ou qui se trouve à un stade de construction équivalent le 1^{er} octobre 2004 ou après cette date; on entend par «stade de construction équivalent», le stade auquel:
- i) la construction identifiable à un navire particulier commence;
 - ii) le montage du navire a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure;
- c) «navire existant»: tout navire qui n'est pas un navire neuf;

- d) «passager»: toute personne autre que le capitaine et les membres d'équipage ou les autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce dernier, et qui n'est pas un enfant âgé de moins d'un an;
- e) «conventions internationales»: la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), et la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions en vigueur;
- f) «service régulier»: une série de traversées par navire roulier à passagers assurant une liaison entre deux mêmes ports ou davantage, le navire étant exploité:
- i) selon un horaire publié, ou
 - ii) avec une régularité ou une fréquence telle que les traversées constituent une série systématique reconnaissable;
- g) «accord de Stockholm»: l'accord conclu à Stockholm le 28 février 1996 à la suite de la résolution 14 de la conférence SOLAS 95, intitulée «Accords régionaux concernant les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers», adoptée le 29 novembre 1995;
- h) «administration de l'État du pavillon»: les autorités compétentes de l'État dont le navire roulier à passagers est autorisé à battre pavillon;
- i) «État d'accueil»: un État membre à destination ou au départ des ports duquel un navire roulier à passagers assure un service régulier;
- j) «voyage international»: le voyage par mer d'un port d'un État membre vers un port situé en dehors de cet État membre ou inversement;
- k) «prescriptions spécifiques de stabilité»: les prescriptions relatives à la stabilité définies à l'annexe I;
- l) «hauteur de houle significative (h_s)»: la moyenne des hauteurs du tiers supérieur des hauteurs de houle observées au cours d'une période donnée;
- m) «franc-bord résiduel (f_r)»: la distance minimale comprise entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale à l'endroit de l'avarie, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau de mer accumulée sur le pont roulier endommagé.

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tous les navires rouliers à passagers, quel que soit leur pavillon, qui effectuent régulièrement des voyages internationaux à destination ou au départ d'un port d'un État membre.
2. Chaque État membre, en sa qualité d'État d'accueil, s'assure que les navires rouliers à passagers battant pavillon d'un État autre qu'un État membre satisfont entièrement aux exigences de la présente directive avant de pouvoir effectuer des voyages à destination ou au départ de ports de cet État membre, conformément à l'article 4 de la directive 1999/35/CE.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 4

Hauteur de houle significative

La hauteur de houle significative (h_s) permet de déterminer la hauteur de l'eau sur le pont roulier, conformément à la prescription spécifique de stabilité définie à l'annexe I. Les valeurs de hauteur de houle significative ne doivent pas être dépassées avec une probabilité de plus de 10 % sur une base annuelle.

Article 5

Zones maritimes

1. Les États d'accueil établissent, au plus tard le 17 mai 2004, une liste des zones maritimes dont des navires rouliers à passagers assurent la traversée en service régulier à destination ou au départ de leurs ports, ainsi que les valeurs de hauteur de houle significative observées dans ces zones.

2. Les zones maritimes et les valeurs de hauteur de houle significative applicables dans ces zones sont définies d'un commun accord par les États membres ou, chaque fois que c'est applicable et possible, par les États membres et les pays tiers situés à chaque extrémité de la route maritime. Lorsque la route du navire traverse plus d'une zone maritime, le navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité correspondant à la valeur de hauteur de houle significative la plus élevée relevée dans ces zones.

3. La liste est communiquée à la Commission et versée dans une base de données publique accessible sur le site Internet des autorités maritimes compétentes. Il convient également d'indiquer à la Commission où se trouvent ces informations et de lui signaler les mises à jour de la liste, en les justifiant.

Article 6

Prescriptions spécifiques de stabilité

1. Sans préjudice des prescriptions de la règle II-1/B/8 de la convention SOLAS (norme SOLAS 90) relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, tous les navires rouliers à passagers visés à l'article 3, paragraphe 1, respectent les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I de la présente directive.

2. Dans le cas des navires rouliers à passagers exploités exclusivement dans des zones maritimes dans lesquelles la hauteur de houle significative est égale ou inférieure à 1,5 mètre, la conformité aux exigences de la règle visée au paragraphe 1 est considérée comme équivalente à la conformité aux prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I.

3. Les États membres utilisent, pour appliquer les prescriptions définies à l'annexe I, les lignes directrices figurant à l'annexe II, pour autant que cela soit réalisable et compatible avec la conception du navire concerné.

Article 7

Mise en place des prescriptions spécifiques de stabilité

1. Les navires rouliers à passagers neufs respectent les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I.

2. À l'exception des navires visés à l'article 6, paragraphe 2, les navires rouliers à passagers existants respectent les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I au plus tard le 1^{er} octobre 2010.

Les navires rouliers à passagers existants qui, le 17 mai 2003, sont conformes aux prescriptions de la règle visée à l'article 6, paragraphe 1, respectent les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I au plus tard le 1^{er} octobre 2015.

3. Le présent article s'applique sans préjudice de l'article 4, paragraphe 1, point e), de la directive 1999/35/CE.

Article 8

Certificats

1. Tous les navires rouliers à passagers neufs et existants battant pavillon d'un État membre sont munis d'un certificat prouvant qu'ils respectent les prescriptions spécifiques de stabilité visées à l'article 6 et à l'annexe I.

Ce certificat, auquel peuvent être adjoints d'autres certificats pertinents, est délivré par l'administration de l'État du pavillon et indique la hauteur de houle significative jusqu'à laquelle le navire peut respecter les prescriptions spécifiques de stabilité.

Le certificat est valable aussi longtemps que le navire est exploité dans une zone caractérisée par une hauteur de houle significative de même valeur ou de valeur moindre.

2. Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État d'accueil, reconnaît le certificat délivré par un autre État membre conformément à la présente directive.

3. Chaque État membre, agissant en sa qualité d'État d'accueil, accepte le certificat délivré par un pays tiers, dans lequel il est certifié que le navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité requises.

Article 9

Exploitation saisonnière ou de courte durée

1. Si une compagnie maritime qui exploite un service régulier pendant toute l'année souhaite affréter des navires rouliers à passagers supplémentaires afin de les exploiter sur ce même service pour une plus courte durée, elle en informe l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil, au plus tard un mois avant l'entrée en exploitation desdits navires sur ce service. Toutefois, si des circonstances imprévues obligent à mettre rapidement en exploitation un navire roulier de passagers de remplacement pour éviter une rupture de service, la directive 1999/35/CE s'applique.

2. Si une compagnie maritime souhaite exploiter un service régulier pendant une période déterminée de l'année d'une durée maximale de six mois, elle en informe l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil au plus tard trois mois avant l'inauguration de ce service.

3. Lorsque ces formes d'exploitation ont lieu dans des conditions de mer dans lesquelles la hauteur de houle significative est inférieure à celle établie dans la même zone maritime pour une exploitation à l'année, l'autorité compétente peut utiliser la valeur de la hauteur de houle significative applicable pour cette période d'exploitation plus courte pour déterminer la hauteur de l'eau sur le pont lors de l'application de la prescription spécifique de stabilité figurant à l'annexe I. La valeur de la hauteur de houle significative applicable pour cette période d'exploitation plus courte est déterminée d'un commun accord par les États membres ou, chaque fois que c'est applicable et possible, par les États membres et les pays tiers situés à chaque extrémité de la route maritime.

4. Dès que l'autorité compétente de l'État ou des États d'accueil a donné son accord en vue d'une des formes d'exploitation visées aux paragraphes 1 et 2, le navire roulier à passagers affecté à ces services a à son bord un certificat prouvant qu'il respecte la présente directive, conformément à l'article 8, paragraphe 1.

Article 10

Adaptations

Afin de tenir compte des développements au niveau international, notamment celui de l'Organisation maritime internationale (OMI), et d'accroître l'efficacité de la présente directive grâce à l'expérience acquise et aux progrès technologiques, les annexes peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

Article 11

Comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par ces navires institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE, est fixée à huit semaines.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 12

Sanctions

Les États membres établissent le régime de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 13

Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 17 novembre 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

Article 14

Entrée en vigueur

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

Article 15

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 14 avril 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

A. GIANNITSIS

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

ANNEXE I

PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES DE STABILITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES ROULIERS A PASSAGERS

(conformément à l'article 6)

1. Outre les prescriptions de la règle II-1/B/8 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, tous les navires rouliers à passagers visés à l'article 3, paragraphe 1, doivent respecter les prescriptions de la présente annexe.
 - 1.1. Les dispositions de la règle II-1/B/8.2.3 doivent être respectées lorsque l'on prend en compte l'effet de la quantité hypothétique d'eau de mer supposée s'être accumulée sur le premier pont situé au-dessus de la flottaison nominale de l'espace roulier à cargaison ou de l'espace de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3, supposé endommagé (ci-après dénommé le «pont roulier endommagé»). Les autres prescriptions de la règle II-1/B/8 n'ont pas à être respectées aux fins de l'application de la norme de stabilité prévue dans la présente annexe. La quantité d'eau de mer supposée accumulée est calculée de la manière suivante:
 - a) on suppose que la surface de l'eau se trouve à une hauteur fixe au-dessus du point le plus bas du livet de pont du compartiment endommagé du pont roulier, ou
 - b) lorsque le livet de pont du compartiment endommagé est submergé, le calcul se fonde sur une hauteur fixe au-dessus de la surface de l'eau étale à tous les angles de bande et d'assiette,ce qui donne:
 - 0,5 m si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou inférieur à 0,3 m;
 - 0 m si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou supérieur à 2 m; etdes valeurs intermédiaires qui doivent être déterminées par interpolation linéaire si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou supérieur à 0,3 m mais inférieur à 2 m,

le franc-bord résiduel (f_r) étant la distance minimale entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale à l'emplacement de l'avarie dans le cas d'avarie considéré, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau supposée accumulée sur le pont roulier endommagé.

- 1.2. Lorsqu'un dispositif d'assèchement hautement efficace est installé, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser une réduction de la hauteur de la surface de l'eau.
- 1.3. Pour les navires se trouvant dans des zones d'exploitation réglementées géographiquement délimitées, l'administration de l'État du pavillon peut réduire la hauteur de la surface de l'eau déterminée conformément au paragraphe 1.1, en remplaçant cette hauteur par les valeurs suivantes:
 - 1.3.1. 0 m si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone visée est de 1,5 m ou moins;
 - 1.3.2. la valeur déterminée conformément au paragraphe 1.1 si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone visée est égale ou supérieure à 4 m;
 - 1.3.3. des valeurs intermédiaires à déterminer par interpolation linéaire si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone visée est égale ou supérieure à 1,5 m, mais inférieure à 4 m;sous réserve que les conditions suivantes soient remplies:
 - 1.3.4. l'administration de l'État du pavillon s'est assurée que la zone délimitée est représentée par la hauteur de houle significative (h_s), dont la probabilité de dépassement n'est pas supérieure à 10 %, et
 - 1.3.5. la zone d'exploitation et, le cas échéant, l'époque de l'année pour lesquelles une certaine valeur de hauteur de houle significative (h_s) a été déterminée, sont indiquées sur les certificats.
- 1.4. À titre de variante aux prescriptions des paragraphes 1.1 ou 1.3, l'administration de l'État du pavillon peut dispenser de l'application des prescriptions des paragraphes 1.1 ou 1.3 et accepter la preuve, établie par des essais sur modèle réalisés pour un navire donné conformément à la méthode d'essai présentée dans l'appendice, que le navire ne chavirera pas s'il subit une avarie de dimension hypothétique telle que visée à la règle II-1/B/8.4, à l'emplacement le plus défavorable tel que visé au paragraphe 1.1, sur houle irrégulière, et
- 1.5. accepter l'homologation des résultats des essais sur modèle comme une équivalence au respect des dispositions des paragraphes 1.1 ou 1.3, la valeur de hauteur de houle significative (h_s) utilisée dans les essais sur modèle devant être indiquée sur les certificats du navire.
- 1.6. Les renseignements fournis au capitaine du navire conformément aux règles II-1/B/8.7.1 et II-1/B/8.7.2, tels que complétés afin de satisfaire aux règles II-1/B/8.2.3 à II-1/B/8.2.3.4, doivent s'appliquer tels quels aux navires rouliers à passagers approuvés conformément aux présentes prescriptions.

2. Il convient d'appliquer les dispositions suivantes pour évaluer l'effet du volume d'eau de mer supposée accumulée sur le pont roulier endommagé visé au paragraphe 1.1:
 - 2.1. une cloison transversale ou longitudinale doit être considérée comme intacte si toutes ses parties se trouvent à l'intérieur de surfaces verticales, des deux côtés du navire, qui sont situées à une distance du bord égale à un cinquième de la largeur du navire, telle que définie à la règle II-1/2, et mesurée perpendiculairement à l'axe du navire, au niveau de la ligne de charge maximale de compartimentage;
 - 2.2. lorsque la coque du navire est partiellement élargie par le biais d'une modification de sa structure afin de satisfaire aux dispositions de la présente annexe, l'augmentation résultante de la valeur d'un cinquième de la largeur du navire doit être utilisée pour tous les calculs mais ne doit pas régir l'emplacement des traversées de cloison, des circuits de tuyautages existants, etc., qui étaient acceptables avant l'élargissement;
 - 2.3. les cloisons transversales ou longitudinales qui sont considérées comme efficaces pour retenir le volume d'eau de mer supposé s'être accumulé dans le compartiment concerné sur le pont roulier endommagé doivent avoir une étanchéité en rapport avec le système d'assèchement, et doivent résister à la pression hydrostatique donnée par les résultats des calculs d'avarie. Ces cloisons doivent avoir une hauteur minimale de 2,2 m. Cependant, dans le cas d'un navire doté de ponts garages suspendus, la hauteur minimale de la cloison ne doit pas être inférieure à la hauteur libre sous le pont garage suspendu lorsque celui-ci est en position abaissée;
 - 2.4. dans le cas de configurations particulières, tels que des ponts suspendus occupant toute la largeur et des encaissements latéraux larges, d'autres hauteurs de cloison peuvent être acceptées en fonction des résultats des essais détaillés sur modèle;
 - 2.5. l'effet du volume d'eau de mer supposé s'être accumulé n'a pas à être pris en compte pour un compartiment quelconque du pont roulier endommagé, à condition que ce compartiment soit pourvu, de chaque côté du pont, de sabords de décharge uniformément répartis le long des côtés du compartiment et répondant aux conditions suivantes:
 - 2.5.1. $A \geq 0,3 l$
A étant la section totale, en m^2 , des sabords de décharge de chaque côté du pont, et l la longueur du compartiment en m;
 - 2.5.2. le navire doit conserver un franc-bord résiduel d'au moins 1 m dans le cas d'avarie le plus défavorable, sans tenir compte de l'effet du volume d'eau supposé s'être accumulé sur le pont roulier endommagé, et
 - 2.5.3. les sabords de décharge doivent être situés à une hauteur de moins de 0,6 m au-dessus du pont roulier endommagé et l'extrémité inférieure des sabords doit être située à une hauteur de moins de 2 m au-dessus du pont roulier endommagé;
 - 2.5.4. les sabords de décharge doivent être munis de dispositifs de fermeture ou de clapets empêchant l'eau de pénétrer sur le pont roulier, tout en permettant à l'eau susceptible de s'être accumulée sur le pont roulier de s'évacuer.
 - 2.6. Lorsqu'une cloison située au-dessus du pont roulier est supposée endommagée, il convient de supposer que les deux compartiments de chaque côté de la cloison sont envahis jusqu'à la même hauteur de surface d'eau que celle calculée conformément aux paragraphes 1.1 et 1.3.
 3. Il convient d'appliquer les valeurs de hauteur de houle significative indiquées sur les cartes ou sur la liste des zones maritimes établie par les États membres en vertu de l'article 5 de la présente directive pour déterminer la hauteur de houle significative.
 - 3.1. Dans le cas des navires exploités pendant une saison plus courte, l'administration de l'État d'accueil détermine en accord avec l'autre pays dont le port est situé sur la route maritime la hauteur de houle significative qu'il convient d'appliquer.
 4. Les essais sur modèle sont réalisés conformément à l'appendice.
-

Appendice

Méthode d'essai sur modèle**1. Objectifs**

Lors des essais, prévus au paragraphe 1.4 des prescriptions de stabilité énoncées à l'annexe I de la présente directive, le navire devrait être capable de résister à une houle telle que définie au paragraphe 3 du présent appendice, dans le cas d'avarie le plus défavorable.

2. Modèle de navire

2.1. Le modèle devrait reproduire le navire réel pour ce qui est tant de la configuration extérieure que de l'agencement intérieur, en particulier de tous les espaces endommagés, qui ont une incidence sur le processus d'envahissement et d'embarquement d'eau. L'avarie devrait représenter le cas d'avarie le plus défavorable défini aux fins de satisfaire à la règle II-1/B/8.2.3.2 de la convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (norme SOLAS 90). Un essai supplémentaire est requis pour une avarie située au milieu du navire si l'emplacement le plus défavorable de l'avarie en vertu de la norme SOLAS 90 se trouve à une distance supérieure à $\pm 10\%$ Lpp du milieu du navire. Cet essai supplémentaire est requis uniquement si l'on suppose que les espaces rouliers sont touchés par l'avarie.

2.2. Le modèle devrait satisfaire aux prescriptions suivantes:

2.2.1. la longueur entre perpendiculaires (Lpp) doit être égale à 3 m au moins;

2.2.2. la coque doit être suffisamment mince aux endroits où cette caractéristique a une influence sur les résultats;

2.2.3. les caractéristiques du mouvement devraient représenter fidèlement celles du navire réel, une attention particulière étant apportée à la réduction à l'échelle des rayons de giration lors du roulis et du tangage; le tirant d'eau, l'assiette, l'inclinaison et le centre de gravité devraient représenter le cas d'avarie le plus défavorable;

2.2.4. les principaux éléments de conception tels que les cloisons étanches à l'eau, les ouvertures d'aération, etc., se trouvant au-dessus et au-dessous du pont de cloisonnement, qui peuvent entraîner un envahissement asymétrique, devraient représenter fidèlement, dans la mesure du possible, la situation réelle;

2.2.5. la brèche doit avoir la forme suivante:

2.2.5.1. un rectangle dont l'étendue longitudinale est celle qui est définie par la règle II-1/B/8.4.1 de la convention SOLAS et dont l'étendue verticale est sans limitation;

2.2.5.2. dans le plan horizontal, un triangle isocèle d'une hauteur égale à B/5, conformément à la règle II-1/B/8.4.2 de la convention SOLAS.

3. Modalités des essais

3.1. Le modèle devrait être soumis à une houle irrégulière à crête longue définie par le spectre Jonswap, avec une hauteur de houle significative (h_s) telle que définie au paragraphe 1.3 des prescriptions de stabilité, le coefficient d'accroissement maximal γ et la période maximale T_p étant les suivants:

3.1.1. $T_p = 4\sqrt{h_s}$, γ étant égal à 3,3, et

3.1.2. T_p est égal à la période de résonance du roulis pour le navire après avarie, sans eau sur le pont dans l'état de chargement spécifié, mais ne dépasse pas $6\sqrt{h_s}$, γ étant égal à 1.

3.2. Le modèle doit pouvoir dériver librement et devrait être placé par mer de travers (cap de 90°), la brèche faisant face à la houle. Il ne faudrait pas retenir le modèle de manière à l'empêcher de chavirer. Si le modèle est en position droite après envahissement, il convient de l'incliner de 1° du côté de l'avarie.

3.3. On devrait effectuer au moins cinq essais pour chaque période maximale. La durée de chacun des essais devrait être suffisante pour permettre au modèle de parvenir à un état stationnaire mais être d'au moins trente minutes en temps réel. Un train d'ondes différent devrait être utilisé pour chaque essai.

3.4. Si aucun des essais ne donne une inclinaison finale du côté de l'avarie, il convient de répéter les essais cinq fois pour chacune des deux conditions de houle spécifiées, ou bien imprimer au modèle une inclinaison supplémentaire de 1° du côté de l'avarie, puis répéter l'essai deux fois pour chacune des conditions de houle spécifiées. Ces essais supplémentaires ont pour objet de démontrer, le mieux possible, la capacité de résistance au chavirement dans les deux directions.

3.5. Les essais devraient être effectués pour les cas d'avarie suivants:

3.5.1. le cas d'avarie le plus défavorable eu égard à l'aire sous-tendue par la courbe GZ qui est prévu dans la convention SOLAS;

3.5.2. le cas d'avarie le plus défavorable au milieu du navire eu égard au franc-bord résiduel dans la partie centrale dans le cas prévu au paragraphe 2.1.

4. **Critères de survie**

Le navire devrait être considéré comme ayant survécu s'il est parvenu à un état stationnaire lors des essais successifs prescrits au paragraphe 3.3. Lorsque des angles de roulis supérieurs à 30° par rapport à l'axe vertical sont observés avec une fréquence supérieure à 20 % des cycles de roulis ou lorsque la gîte stable est supérieure à 20°, le modèle devrait être considéré comme ayant chaviré, même s'il parvient à un état stationnaire.

5. **Approbation de l'essai**

- 5.1. Les propositions de programmes d'essais sur modèle doivent être soumis à l'approbation préalable de l'administration de l'État d'accueil. Il convient en outre de tenir compte du fait que le scénario le plus défavorable peut résulter d'avaries de petites dimensions.
 - 5.2. Les essais doivent être consignés dans un procès-verbal et enregistrés sur cassette vidéo ou sur un autre support visuel présentant toutes les informations pertinentes concernant le navire et les résultats des essais.
-

ANNEXE II

LIGNES DIRECTRICES À L'INTENTION DES ADMINISTRATIONS NATIONALES

(conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 3)

PARTIE I

Application

Conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 3, de la présente directive les administrations des États membres doivent utiliser les présentes lignes directrices pour appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité définies à l'annexe I, pour autant que cela soit réalisable et compatible avec la conception du navire concerné. Les numéros de paragraphes ci-après correspondent à ceux de l'annexe I.

Paragraphe 1

Tous les navires rouliers à passagers visés à l'article 3, paragraphe 1, de la présente directive doivent tout d'abord respecter la norme SOLAS 90 relative à la stabilité résiduelle, car cette norme s'applique à tous les navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date. C'est sur la base de cette norme qu'est déterminé le franc-bord résiduel (f_r) qui permet d'effectuer les calculs définis au paragraphe 1.1.

Paragraphe 1.1

1. Le présent paragraphe concerne le volume hypothétique d'eau de mer accumulée sur le pont de cloisonnement (ou pont roulier). L'eau est supposée avoir envahi le pont par une brèche. Le présent paragraphe dispose que le navire doit respecter toutes les prescriptions de la convention SOLAS 90 et qu'il doit en outre respecter les critères énoncés aux règles II-1/B/8.2.3 à II-1/B/8.2.3.4, lors du calcul de la quantité d'eau de mer sur le pont. Aucune autre prescription de la règle II-1/B/8 ne doit être prise en considération pour effectuer ce calcul. Ainsi, le navire ne doit pas, par exemple, satisfaire les exigences relatives aux angles d'équilibre ou à la non-immersion de la ligne de surimmersion.
2. L'eau accumulée est introduite sous forme de charge liquide et de manière à obtenir une surface égale dans tous les compartiments du pont roulier supposés envahis. La hauteur d'eau (h_w) sur le pont dépend du franc-bord résiduel (f_r) après avarie et est mesurée au droit de l'avarie (figure 1). Le franc-bord résiduel (f_r) correspond à la distance minimale entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale (après égalisation, si nécessaire) au droit de l'avarie hypothétique, après avoir envisagé tous les scénarios d'avarie possibles lors de l'évaluation de la conformité à la norme SOLAS 90, telle qu'elle est requise au paragraphe 1 de l'annexe I. Il ne doit pas être tenu compte de l'effet du volume hypothétique d'eau de mer supposée s'être accumulée sur le pont roulier endommagé lors du calcul de (f_r).
3. Si le franc-bord résiduel (f_r) est de 2 m ou plus, on suppose qu'il n'y a pas d'eau accumulée sur le pont roulier. Si le franc-bord (f_r) est de 0,3 m ou moins, la hauteur d'eau (h_w) est supposée être de 0,5 m. Les hauteurs d'eau intermédiaires sont obtenues par interpolation linéaire (figure 2).

Paragraphe 1.2

Seuls sont considérés comme efficaces les dispositifs d'assèchement dont la capacité est telle qu'ils peuvent empêcher l'accumulation d'importants volumes d'eau sur le pont, soit plusieurs milliers de tonnes par heure, ce qui dépasse largement les capacités disponibles au moment de l'adoption des présentes prescriptions. Ces dispositifs d'assèchement à haute efficacité pourraient être développés et homologués à l'avenir (sur la base de lignes directrices établies par l'Organisation maritime internationale).

Paragraphe 1.3

1. La quantité d'eau supposée s'être accumulée sur le pont peut, outre les réductions prévues au paragraphe 1.1, être réduite en cas d'exploitation dans des zones réglementées géographiquement délimitées. Ces zones sont désignées en fonction de la hauteur de houle significative (h_s), conformément aux dispositions de l'article 5 de la présente directive.
2. Si la hauteur de houle significative (h_s) dans la zone concernée est de 1,5 m ou moins, on suppose qu'aucun volume d'eau supplémentaire ne s'est accumulé sur le pont roulier endommagé. Si la hauteur de houle significative (h_s) dans la zone concernée est de 4 m ou plus, la hauteur du volume d'eau supposée s'être accumulée correspond à la valeur calculée conformément au paragraphe 1.1. Les valeurs intermédiaires sont obtenues par interpolation linéaire (figure 3).
3. La hauteur d'eau (h_w) étant constante, le volume d'eau ajoutée est variable car il dépend de l'angle d'inclinaison et de l'immersion ou non du livet de pont à un angle d'inclinaison particulier (figure 4). Il convient de remarquer que les entreponts-garages ont une perméabilité supposée de 90 % (CSM/Circ. 649), tandis que la perméabilité des autres espaces supposés envahis correspond à celle prescrite par la convention SOLAS.
4. Si les calculs effectués en vue de démontrer le respect des dispositions de la présente directive portent sur une hauteur de houle significative de moins de 4 m, cette valeur moins élevée doit être consignée dans le certificat de sécurité du navire à passagers.

Paragraphe 1.4 et 1.5

En lieu et place de l'attestation de conformité aux nouvelles prescriptions de stabilité des paragraphes 1.1 ou 1.3, l'administration peut accepter que la conformité soit attestée par des essais sur modèle. Les spécifications relatives à ce type d'essai sont présentées en détail dans l'appendice de l'annexe I. La partie II de la présente annexe contient des lignes directrices à ce sujet.

Paragraphe 1.6

Les courbes du KG ou du GM en exploitation traditionnellement établies d'après la norme SOLAS peuvent ne pas être applicables lorsque l'on suppose une accumulation d'eau sur le pont telle que la prévoit la présente directive, de sorte qu'il peut être nécessaire de calculer des courbes qui tiennent compte des effets de ce volume d'eau supplémentaire. Il convient dans ce cas d'effectuer des calculs avec un nombre suffisant de valeurs de tirants d'eau et d'assiette en exploitation.

Remarque: Les courbes révisées du KG ou du GM en exploitation peuvent être établies par itération. Le GM minimum excédentaire obtenu au terme du calcul de stabilité après avarie intégrant le volume d'eau sur le pont est ajouté à la valeur du KG (ou déduit du GM) servant à calculer les valeurs de franc-bord (f_s) après avarie, qui déterminent les volumes d'eau de mer accumulés sur le pont. Cette procédure est répétée jusqu'à ce que le GM excédentaire atteigne une valeur négligeable.

Il est attendu des exploitants qu'ils entreprennent l'itération avec des valeurs de KG maximales et des valeurs de GM minimales correspondant à des valeurs d'exploitation raisonnables et qu'ils adaptent le pont de cloisonnement de manière à réduire au minimum le GM excédentaire obtenu au terme du calcul de stabilité après avarie intégrant le volume d'eau accumulé sur le pont.

Paragraphe 2.1

Comme dans les prescriptions de la norme SOLAS applicables en cas d'avarie, les cloisons situées à l'intérieur de la ligne B/5 sont considérées comme intactes en cas d'avarie.

Paragraphe 2.2

Si des caissons latéraux de stabilité sont installés afin de respecter la règle II-1/B/8, ce qui a pour effet d'augmenter la largeur (B) du navire et, par conséquent, la distance B/5 par rapport aux côtés du navire, cette modification ne doit pas entraîner le déplacement de parties structurelles existantes ni des passages des principales cloisons transversales étanches à l'eau au-dessous du pont de cloisonnement (figure 5).

Paragraphe 2.3

1. Les cloisons/barrières transversales ou longitudinales existantes et dont il est tenu compte pour contenir le mouvement de l'eau supposée s'être accumulée sur le pont roulier endommagé ne doivent pas être complètement étanches à l'eau. De faibles volumes de fuites peuvent être autorisés, à condition que les dispositifs d'assèchement permettent d'empêcher l'accumulation d'eau de l'autre côté de la cloison/barrière. D'autres moyens d'assèchement passif doivent être utilisés lorsque les dalots deviennent inefficaces du fait de la perte de différence positive entre les niveaux d'eau.
2. La hauteur (B_h) des cloisons/barrières transversales et longitudinales ne doit pas être inférieure à $(8 \times h_w)$ mètres, h_w étant la hauteur d'eau accumulée, calculée au moyen du franc-bord résiduel et de la hauteur de houle significative (tels que visés aux paragraphes 1.1 et 1.3). La hauteur de la cloison/barrière ne doit en aucun cas être inférieure:
 - a) à 2,2 mètres; ou
 - b) à la hauteur comprise entre le pont de cloisonnement et le point le plus bas des ponts-garages intermédiaires ou suspendus lorsqu'ils sont en position abaissée. Toutes les ouvertures situées entre le bord supérieur du pont de cloisonnement et le bord inférieur du bordé doivent être obstruées dans le plan transversal ou longitudinal (figure 6).

Les cloisons/barrières ayant une hauteur inférieure à celles indiquées ci-dessus peuvent être acceptées si des essais sur modèle, réalisés conformément à la partie II de la présente annexe, confirment que les normes de survie requises peuvent être respectées avec ce type de cloisons. Lors de la détermination de la hauteur des cloisons/barrières, il convient de veiller également à ce que la hauteur soit suffisante pour empêcher un envahissement progressif dans les limites requises de l'arc de stabilité. Les essais sur modèle doivent respecter l'arc de stabilité.

Remarque: L'arc de stabilité peut être réduit à 10 degrés, à condition que l'aire sous-tendue par la courbe correspondante augmente (telle que visée au CSM 64/22).

Paragraphe 2.5.1

La superficie «A» correspond aux ouvertures permanentes. La solution des sabords de décharge ne peut pas être retenue sur les navires pour lesquels le respect des critères exige la flottabilité d'une partie ou de la totalité des superstructures. Les sabords de décharge doivent être munis de clapets de fermeture qui empêchent à la fois l'eau de pénétrer tout en lui permettant de s'écouler.

Ces clapets ne doivent pas être actionnés par des dispositifs. Ils doivent fonctionner de manière automatique et il faut démontrer qu'ils n'empêchent pas l'écoulement de manière significative. Toute diminution notable d'efficacité doit être compensée par l'installation d'ouvertures supplémentaires, de manière à maintenir la superficie requise.

Paragraphe 2.5.2

Pour que les sabords de décharge soient jugés efficaces, la distance minimale entre le bord inférieur du sabord et la flottaison après avarie doit être d'au moins 1 m. Il ne doit pas être tenu compte de l'effet de la présence éventuelle d'eau sur le pont dans le calcul de la distance minimale (figure 7).

Paragraphe 2.5.3

Les sabords de décharge doivent être installés le plus bas possible dans les pavois latéraux ou dans le bordé. Le bord inférieur de l'ouverture du sabord de décharge ne doit pas se trouver à plus de 2 cm au-dessus du pont de cloisonnement et son bord supérieur ne doit pas être à plus de 0,6 m (figure 8).

Remarque: Les espaces auxquels le paragraphe 2.5 s'applique, c'est-à-dire les espaces équipés de sabords de décharge ou d'ouvertures similaires, ne doivent pas être inclus en tant qu'espaces intacts dans le calcul des courbes de stabilité à l'état intact et après avarie.

Paragraphe 2.6

1. La dimension prescrite de l'avarie s'applique à toute la longueur du navire. Selon la norme de compartimentage appliquée, l'avarie peut n'affecter aucune cloison, ou uniquement une cloison située au-dessous du pont de cloisonnement, ou une cloison située au-dessus du pont de cloisonnement, etc.
2. Toutes les cloisons/barrières transversales ou longitudinales permettant de retenir le volume d'eau supposée s'être accumulée sur le pont doivent être maintenues en place et assujetties pendant que le navire est en mer.
3. En cas d'endommagement de la cloison ou de la barrière transversale, l'eau doit s'accumuler de manière uniforme de part et d'autre de la cloison ou de la barrière endommagée et atteindre la hauteur h_w (figure 9).

PARTIE II

ESSAI SUR MODÈLE

Les présentes lignes directrices ont pour but de garantir l'uniformité des méthodes employées pour construire et vérifier le modèle, ainsi que lors de la réalisation et de l'analyse des essais, étant entendu que les moyens disponibles et les coûts auront quelques répercussions sur cette uniformisation.

Le sens du paragraphe 1 de l'appendice de l'annexe I est évident.

Paragraphe 2 — Modèle de navire

- 2.1. Le matériau dans lequel le modèle est construit n'a pas d'importance en soi, pour autant que la rigidité du modèle à l'état intact et après avarie soit suffisante pour que ses caractéristiques hydrostatiques soient identiques à celles du navire réel et pour que la flexion de la coque dans la houle soit négligeable.

Il convient néanmoins de veiller à ce que les compartiments endommagés soient reproduits le plus fidèlement possible, de manière que le volume d'eau représenté soit correct.

Des mesures devront être prises pour assurer que l'eau ne pénètre pas (même en faibles quantités) dans les parties intactes du modèle, ce qui aurait des incidences sur son comportement.

2.2. Détails du modèle

- 2.2.1. Il convient de réduire autant que possible les effets d'échelle, qui risqueraient d'influencer fortement le comportement du modèle pendant les essais. Le modèle doit être aussi grand que possible. Les détails des compartiments endommagés sont plus faciles à reproduire sur de grands modèles et les effets d'échelle sont moins importants. Il est donc conseillé de reproduire le modèle à une échelle qui ne soit pas inférieure à 1/40. La longueur du modèle au niveau de la ligne de charge de compartimentage ne doit cependant pas être inférieure à 3 m.
- 2.2.2.a) Le modèle doit être aussi mince que possible au niveau de l'avarie hypothétique afin que la quantité d'eau entrante et son centre de gravité soient correctement représentés. On admet que la coque et les éléments de compartimentage primaire et secondaire au droit de l'avarie ne puissent pas être reconstitués avec suffisamment de détails pour pouvoir calculer correctement la perméabilité supposée de l'espace.
- 2.2.2.b) Des essais ont montré que la dimension verticale du modèle peut influencer les résultats lors des essais dynamiques. La hauteur du navire au-dessus du pont de cloisonnement (ou pont de franc-bord) doit donc correspondre à au moins trois hauteurs standard d'une superstructure pour que les grosses vagues du train d'ondes ne déferlent pas sur le modèle.
- 2.2.2.c) Il convient de ne pas vérifier uniquement les tirants d'eau à l'état intact mais aussi de mesurer correctement les tirants d'eau après avarie afin de les mettre en corrélation avec ceux résultant du calcul de stabilité après avarie. Après avoir mesuré les tirants d'eau après avarie, il peut être nécessaire de corriger la perméabilité du compartiment endommagé en introduisant des volumes intacts ou en ajoutant du poids. Il faut également veiller à représenter correctement le centre de gravité de l'eau qui pénètre dans le modèle. Toutes les corrections doivent être effectuées avec des marges de sécurité suffisantes.

2.2.2.d) Si le pont du modèle doit être équipé de barrières et que la hauteur de ces barrières est inférieure à celle prescrite au paragraphe 2.3 de l'annexe I de la présente directive, le modèle doit être doté d'un système de télévision en circuit fermé (CCTV), de manière à observer les projections et l'accumulation d'eau dans la partie non endommagée du pont. Un enregistrement vidéo doit dans ce cas être joint au rapport d'essais.

2.2.3. Afin de restituer les caractéristiques du mouvement du navire réel, il convient d'incliner le modèle et de lui imprimer un roulis à l'état intact, de manière à vérifier le GM et la distribution de la masse à l'état intact.

Le rayon de giration transverse du navire réel ne doit pas être supposé supérieur à 0,4 B et le rayon de giration longitudinal ne doit pas être supposé supérieur à 0,25 L.

La période de roulis transverse est obtenue comme suit:

$$\frac{2 \times \pi \times 0,4 \times B}{\sqrt{g \times GM \times \lambda}}$$

où:

GM: hauteur métacentrique du navire réel (à l'état intact)

g: accélération due à la gravité

λ : échelle du modèle

B: largeur du navire réel

Remarque

Si l'on peut accepter que l'inclinaison et le roulis imprimés au modèle après avarie soient utilisés pour vérifier la courbe de stabilité résiduelle, de tels essais ne peuvent toutefois pas se substituer aux essais à l'état intact.

Il faut néanmoins imprimer au modèle un mouvement de roulis afin d'obtenir la période de roulis nécessaire à la réalisation des essais selon le paragraphe 3.1.2.

2.2.4. Le sens de ce paragraphe est évident. On suppose que les ventilateurs du compartiment endommagé équipant le navire réel permettent à l'eau de se répandre et de circuler librement. La réduction à l'échelle des dispositifs de ventilation équipant le navire réel risque cependant d'entraîner des effets d'échelle non souhaités. Pour qu'il n'en soit pas ainsi, il est conseillé de construire les dispositifs de ventilation à une échelle supérieure à celle du modèle, de manière que le flux d'eau sur le pont garage ne soit pas affecté.

2.2.5. L'aspect en triangle isocèle de la brèche en forme de prisme correspond à la flottaison en charge.

Par ailleurs, lorsque des caissons latéraux de stabilité d'une largeur inférieure à B/5 sont installés, la longueur de l'avarie au niveau des caissons ne doit pas être inférieure à deux mètres afin d'éviter tout effet d'échelle.

Paragraphe 3 — Modalités des essais

3.1. Spectres d'ondes

Il convient d'utiliser le spectre Jonswap, qui décrit les états de mer du vent et de mer non complètement développée qui correspondent à la plupart des conditions observées sur les mers du globe. Il est important à cet égard de ne pas uniquement vérifier la période pic du train d'ondes, mais de contrôler également l'exactitude de la période par passage au niveau moyen.

3.1.1. Étant donné une période pic de $4\sqrt{h_s}$ et un coefficient d'accroissement maximal γ de 3,3, la période par passage au niveau moyen ne doit pas être supérieure à:

$$\{T_p/(1,20 \text{ à } 1,28)\} \pm 5 \%$$

3.1.2. Étant donné une période pic égale à la période de roulis du modèle après avarie et un coefficient γ de 1, la période par passage au niveau moyen ne doit pas être supérieure à:

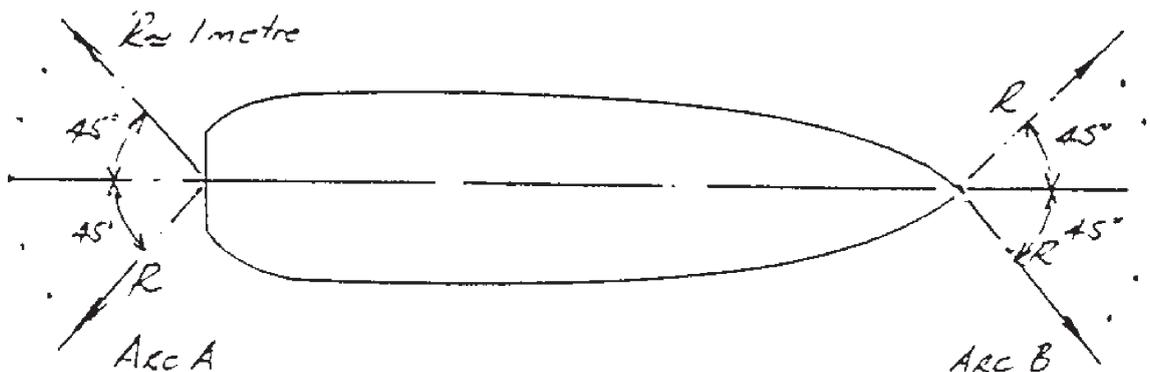
$$\{T_p/(1,3 \text{ à } 1,4)\} \pm 5 \%$$

sachant que, si la période de roulis du modèle après avarie est supérieure à $6\sqrt{h_s}$, la période pic doit être limitée à $6\sqrt{H_s}$.

Remarque

Il est apparu qu'il était impossible de fixer des limites aux périodes par passage au niveau moyen du spectre d'ondes en fonction des valeurs nominales des formules mathématiques. Une marge d'erreur de 5 % est donc admise.

Il convient d'enregistrer le spectre d'ondes à chaque essai et de consigner toutes les informations pertinentes. Les relevés sont effectués à proximité immédiate du modèle (mais pas sur le côté sous le vent) — voir la figure a ci-après — et près du batteur de houle. Le modèle doit également être équipé d'instruments de mesure afin de surveiller et d'enregistrer les mouvements du modèle (roulis, levée, tangage) et son attitude (inclinaison, enfoncement, assiette) pendant toute la durée de l'essai.



La sonde de mesure «près du modèle» doit être placée sur l'arc A ou B (figure a).

Paragraphes 3.2, 3.3 et 3.4

Le contenu de ces paragraphes est évident.

3.5. Simulation d'avaries

Les recherches poussées qui ont été menées pour établir des critères applicables aux navires neufs montrent clairement qu'à côté de paramètres importants pour la survie des navires à passagers tels que le GM et le franc-bord, l'aire sous la courbe de stabilité résiduelle jusqu'à l'angle de GZ maximum constitue également un facteur important. Lorsque l'on choisit le cas d'avarie le plus défavorable prévu par la convention SOLAS en vue de respecter les prescriptions du paragraphe 3.5.1, il convient de choisir l'avarie qui présente l'aire sous la courbe de stabilité résiduelle jusqu'à l'angle de GZ maximum la plus réduite.

Paragraphe 4 — Critères de survie

Le sens de ce paragraphe est évident.

Paragraphe 5 — Approbation de l'essai

Les documents suivants doivent être joints au rapport remis à l'administration:

- a) calculs de stabilité après avarie dans le cas d'avarie le plus défavorable prévu par la convention SOLAS et dans le cas d'avarie au milieu du navire (s'ils sont différents);
- b) plan de l'agencement global du modèle, détails de construction, instrumentation;
- c) rapports des essais d'inclinaison et de roulis;
- d) calcul des périodes de roulis du navire réel et du modèle;
- e) spectre d'ondes nominal et mesuré (à proximité du batteur de houle et à côté du modèle);
- f) relevés représentatifs des mouvements, de l'attitude et de la dérive du modèle;
- g) enregistrements vidéo correspondants.

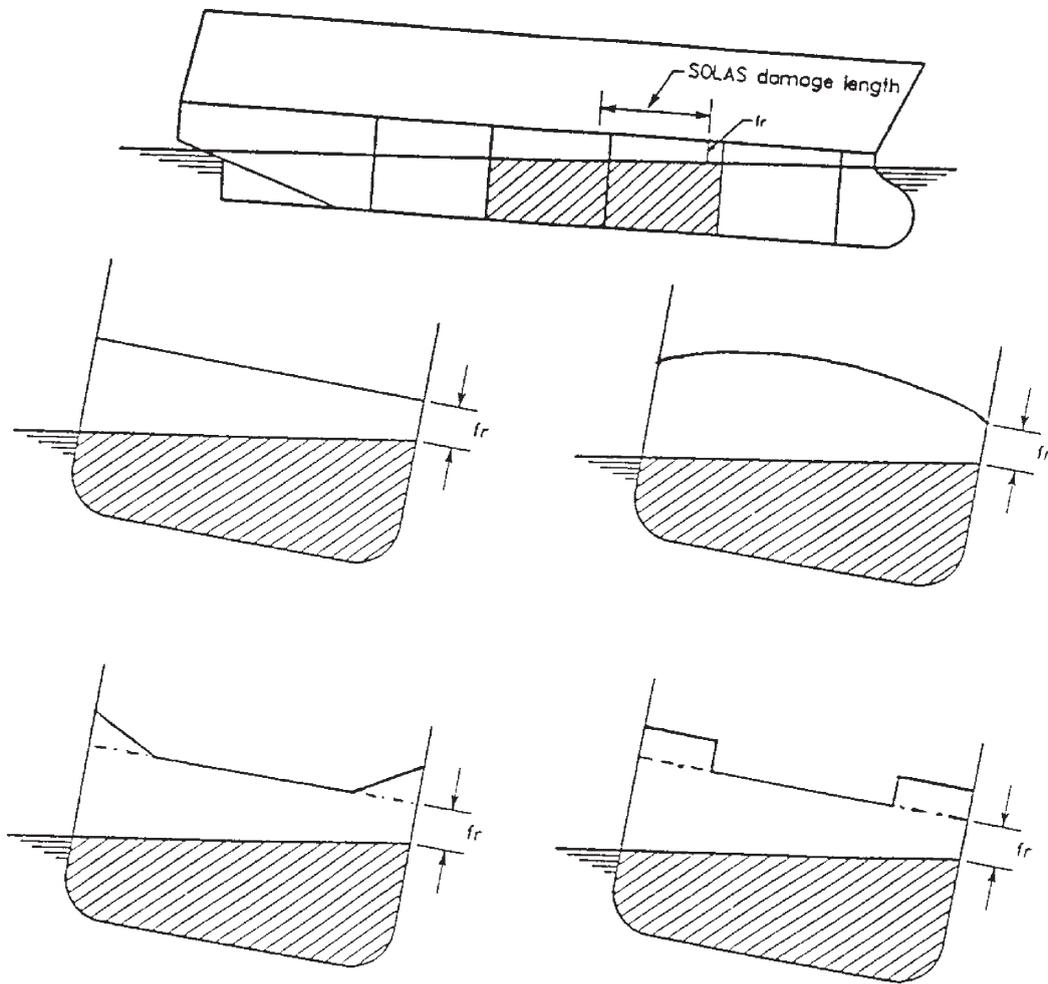
Remarque

L'administration doit assister à tous les essais.

Figures

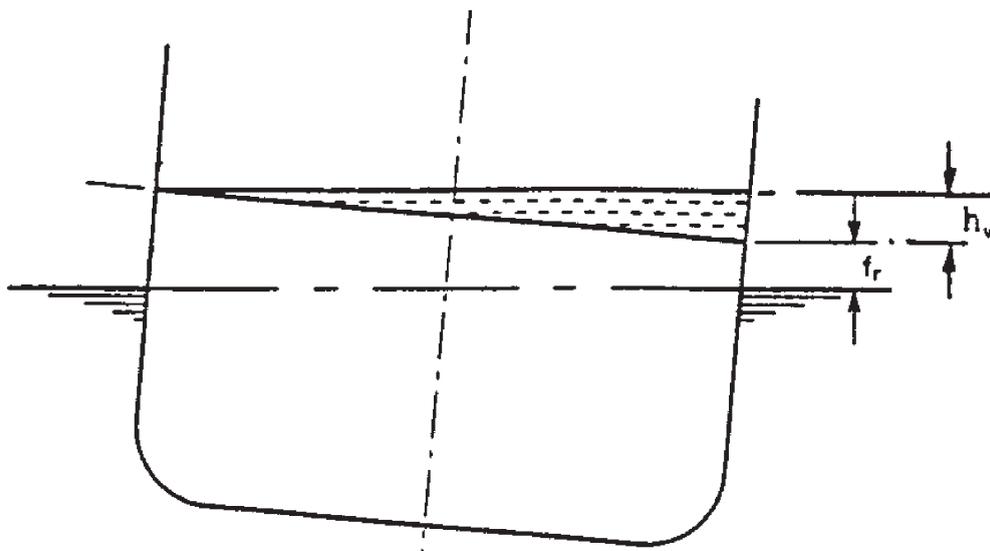
(Lignes directrices à l'intention des administrations nationales)

Figure 1



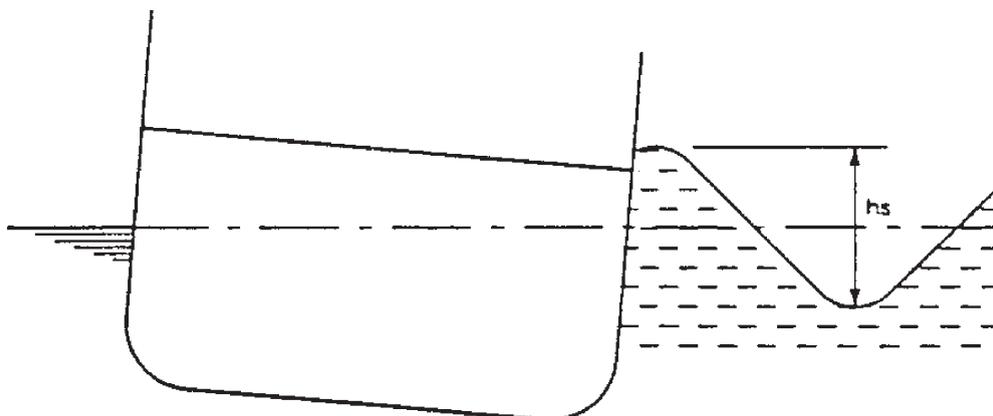
Longueur de l'avarie d'après la convention SOLAS (SOLAS damage length)

Figure 2



1. Si $f_r \geq 2$ m, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0 m.
2. Si $f_r \leq 0,3$ m, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0,5 m.

Figure 3

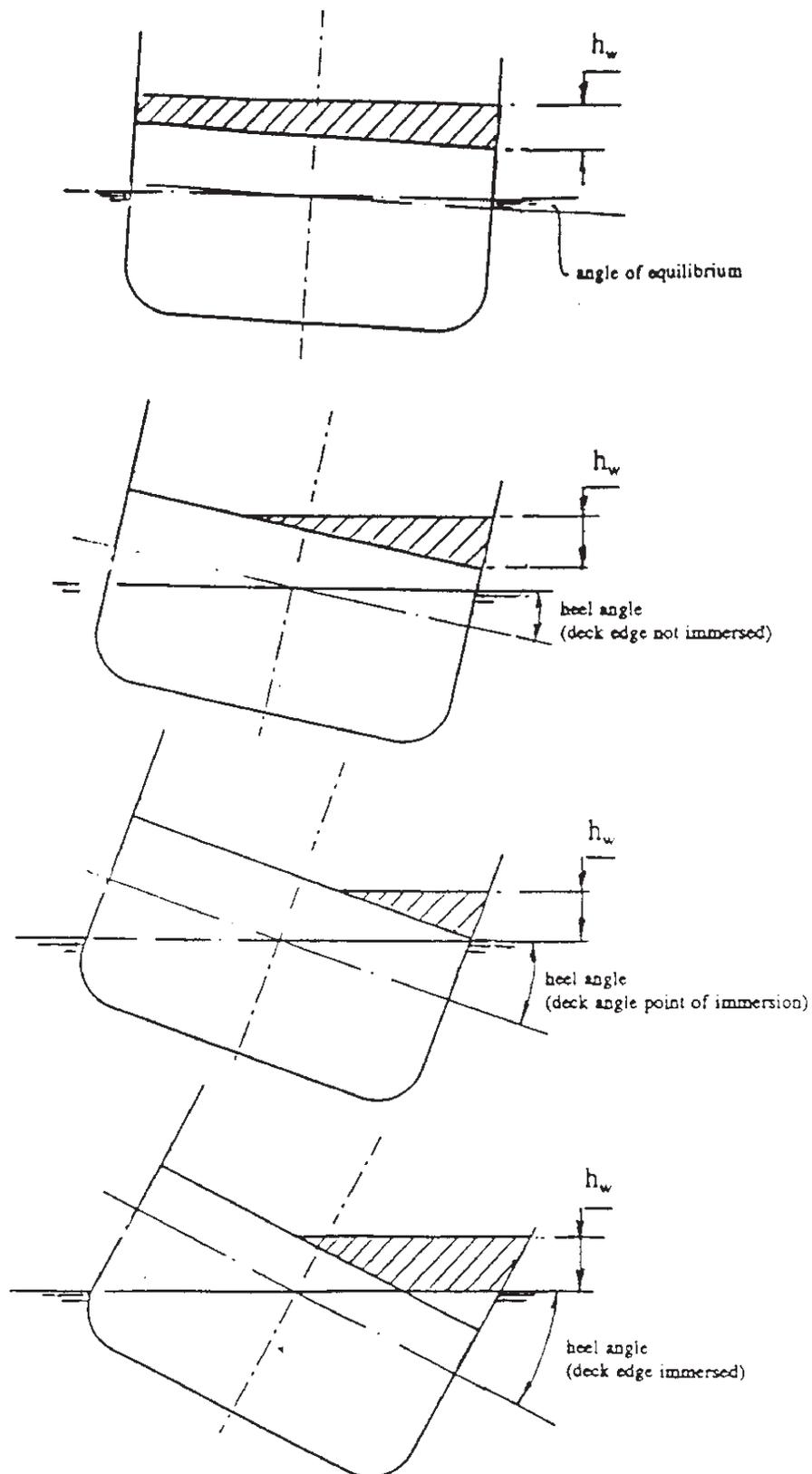


1. Si $h_s \geq 4$ m, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) est calculée comme sur la figure 3.
2. Si $h_s \leq 1,5$ m, la hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0 m.

Par exemple:

Si $f_r = 1,15$ m et $h_s = 2,75$ m, la hauteur d'eau (h_w) = 0,125 m

Figure 4



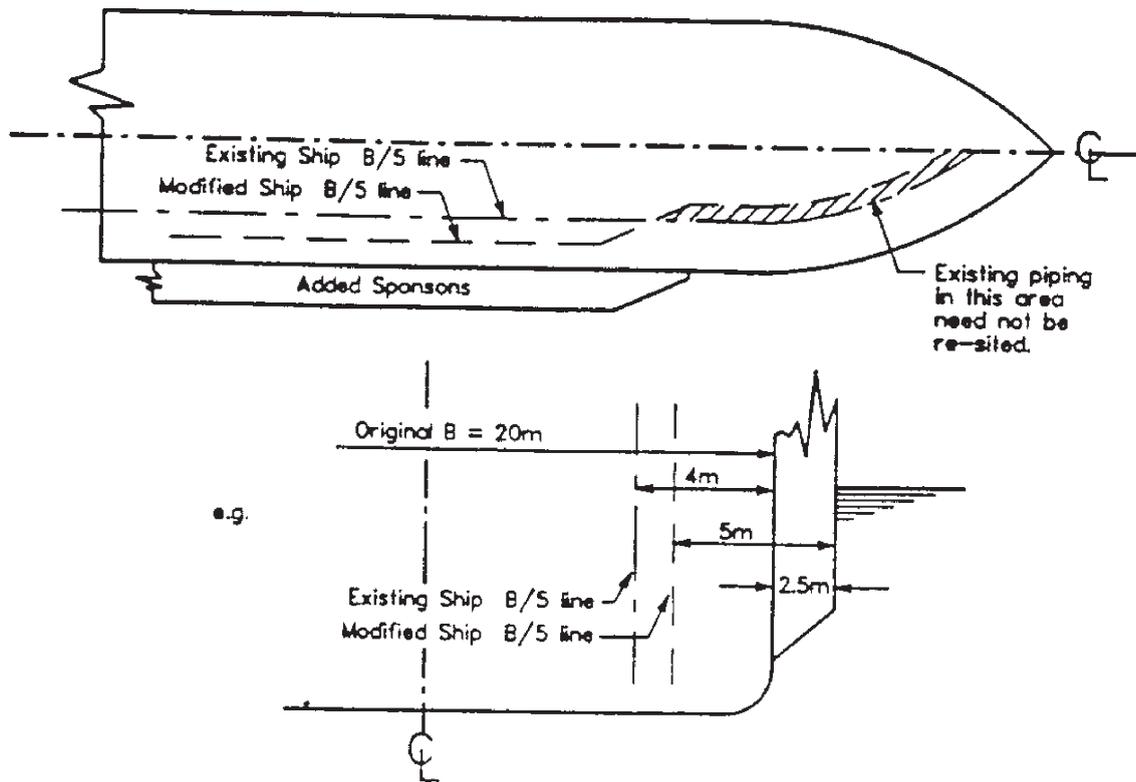
angle d'équilibre (*angle of equilibrium*)

angle d'inclinaison (livet de pont non immergé) [*heel angle (deck not immersed)*]

angle d'inclinaison (point d'immersion de l'angle de pont) [*heel angle (deck angle point of immersion)*]

angle d'inclinaison (livet de pont immergé) [*heel angle (deck edge immersed)*]

Figure 5



coupe longitudinale

Ligne B/5 du navire existant (*Existing B/5 ligne*)

Ligne B/5 du navire modifié (*Modified Ship B/5 ligne*)

Caissons latéraux ajoutés (*Added Sponsons*) Les conduites installées dans cette zone ne doivent pas être déplacées (*Existing piping in this area need not be resited*)

coupe transversale

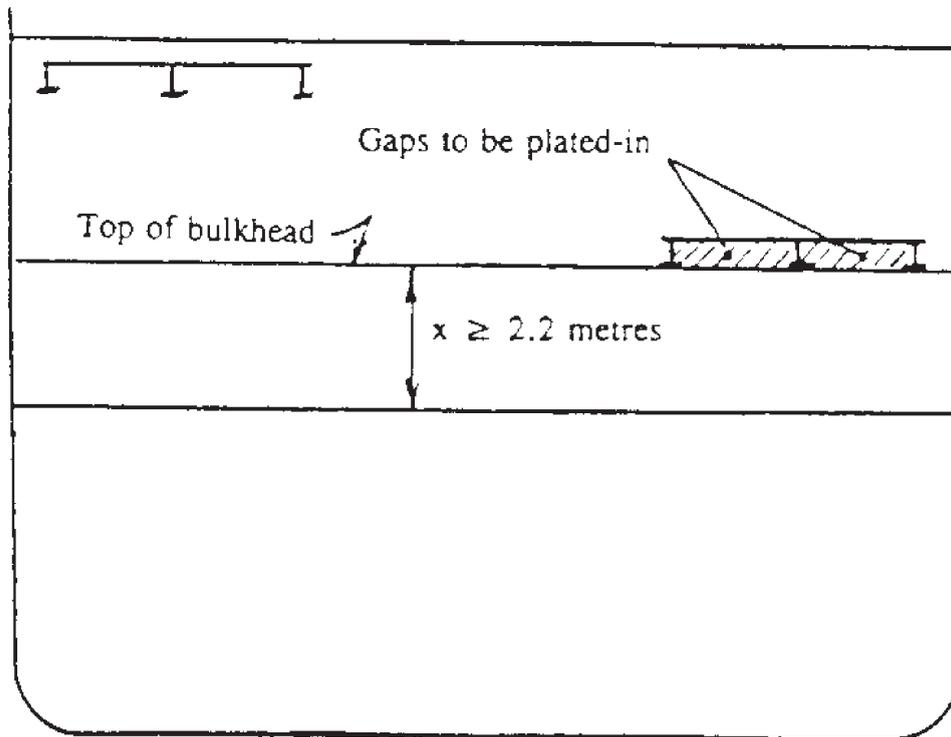
Largeur B initiale = 20 m (*Original B = 20 m*)

par exemple (*e.g.*):

Ligne B/5 du navire existant (*Existing Ship B/5 ligne*)

Ligne B/5 du navire modifié (*Modified Ship B/5 ligne*)

Figure 6



Navire sans ponts garages suspendus

Exemple 1

Hauteur d'eau sur le pont = 0,25 m

Hauteur minimale requise de la barrière = 2,2 m

Navire sans pont suspendu (au droit de la barrière)

Exemple 2

Hauteur d'eau sur le pont (h_w) = 0,25 m

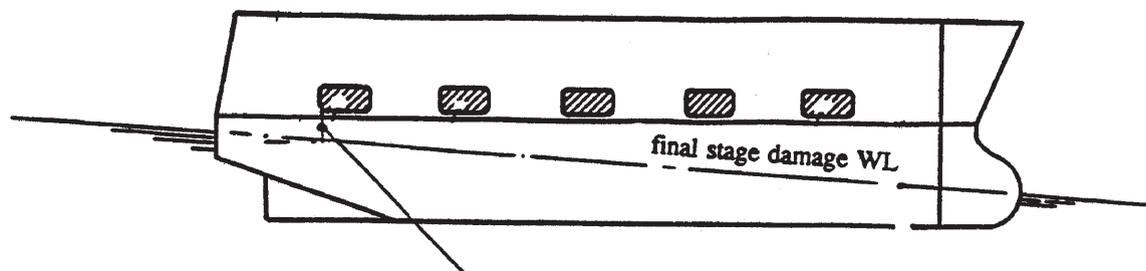
Hauteur minimale requise de la barrière = x

Orifices devant être obstrués (*Gaps to be plated-in*)

Bord supérieur de la cloison (*Top of bulkhead*)

$x \geq 2,2$ m ($x \geq 2.2$ metres)

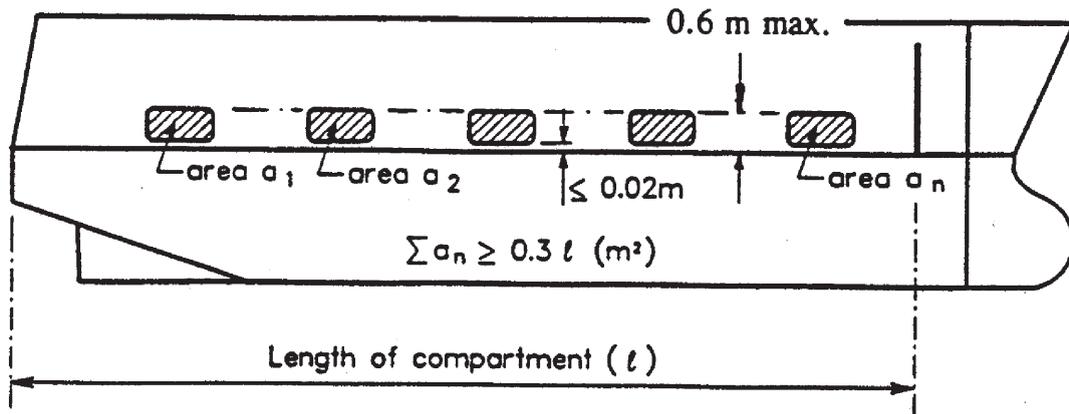
Figure 7



Distance minimale requise entre le franc-bord et le sabord de décharge = 1 m

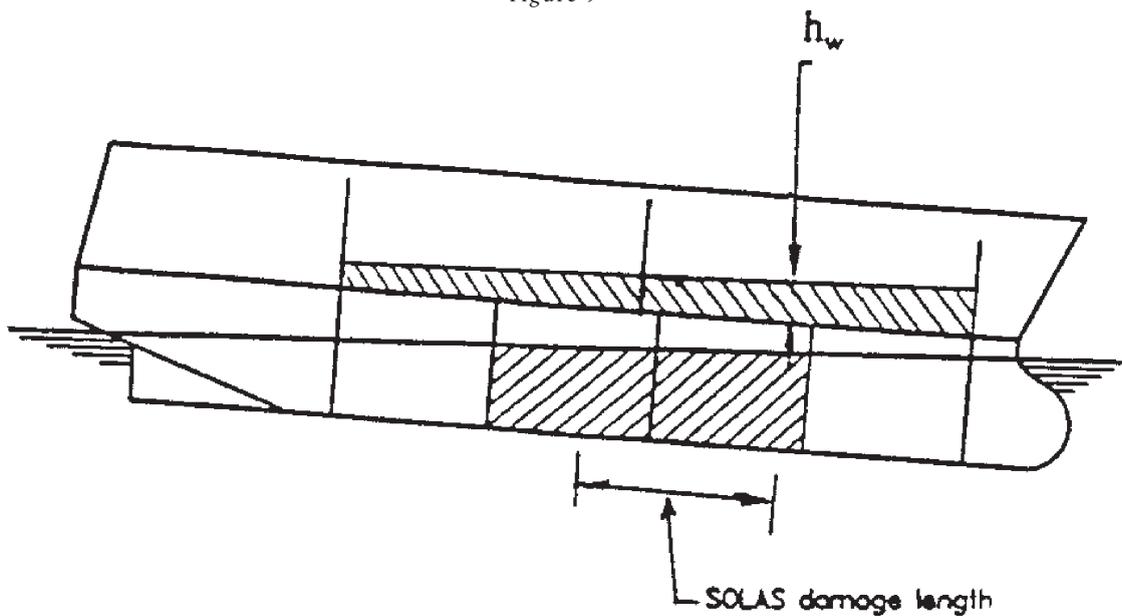
Avarie à l'état final au niveau de la ligne de charge (*final stage damage WL*)

Figure 8

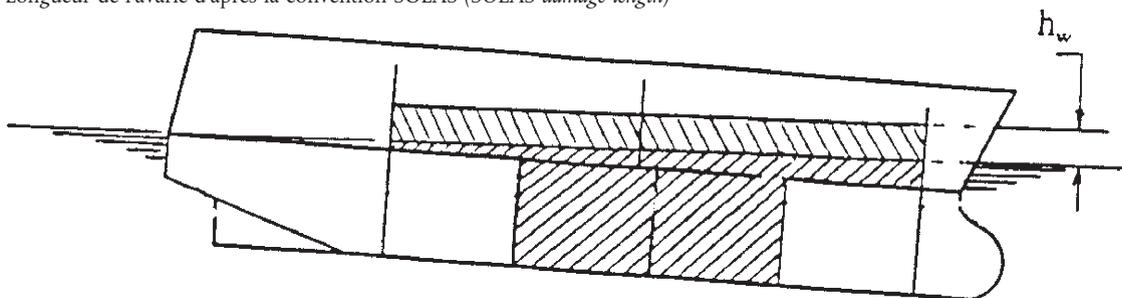


0,6 m max (0.6 m max.)
 zone a_1 (area a_1)
 zone a_2 (area a_2)
 $\leq 0,02 \mu$ ($\leq 0.02 \mu$)
 zone a_n (area a_n)
 Longueur du compartiment (l) (Length of compartment (l))

Figure 9



Livet de pont non immergé
 Longueur de l'avarie d'après la convention SOLAS (SOLAS damage length)



Livet de pont immergé

DIRECTIVE 2003/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 8 mai 2003

visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil européen réuni à Göteborg les 15 et 16 juin 2001 est convenu d'une stratégie communautaire pour le développement durable, qui consiste en une série de mesures comprenant le développement des biocarburants.
- (2) Les ressources naturelles, dont l'article 174, paragraphe 1, du traité prévoit l'utilisation prudente et rationnelle, comprennent le pétrole, le gaz naturel et les combustibles solides, qui sont des sources d'énergie essentielles mais constituent aussi les principales sources d'émissions de dioxyde de carbone.
- (3) Il existe néanmoins tout un éventail de biomasse apte à produire des biocarburants à partir de produits d'origine agricole et sylvicole, ainsi qu'à partir de résidus et de déchets de la sylviculture et de l'industrie sylvicole et agroalimentaire.
- (4) Le secteur des transports, qui représente plus de 30 % de la consommation finale d'énergie dans la Communauté, est en expansion et cette tendance est appelée à se maintenir, conduisant à une augmentation des émissions de dioxyde de carbone, et cette expansion sera plus forte, en pourcentage, dans les pays candidats après leur adhésion à l'Union européenne.
- (5) Le Livre blanc de la Commission sur «la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» part de l'hypothèse qu'entre 1990 et 2010, les émissions de CO₂ dues aux transports devraient augmenter de 50 % pour atteindre 1 113 millions de tonnes, le transport routier étant le principal responsable de cette situation dans la mesure où il contribue à raison de 84 % aux émissions de CO₂ imputables aux transports. Dans une perspective écologique, le Livre blanc demande dès lors de réduire la dépendance vis-à-vis du

pétrole (actuellement 98 %) dans le secteur des transports grâce à l'utilisation de carburants de substitution, comme les biocarburants.

- (6) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports fait partie des mesures requises pour respecter le protocole de Kyoto et de tout un ensemble de mesures destiné à répondre à des engagements ultérieurs à cet égard.
- (7) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports, sans exclure les autres possibilités de carburants de substitution éventuels, notamment le GPL et le GNC à usage automobile, est l'un des moyens par lequel la Communauté peut réduire sa dépendance par rapport à l'énergie importée et avoir une influence sur le marché des combustibles pour les transports et, par conséquent, sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie à moyen et à long termes. Néanmoins, cette considération ne devrait nullement aller à l'encontre du respect de la législation communautaire sur la qualité des carburants, les émissions des véhicules et la qualité de l'air.
- (8) Grâce aux progrès de la technologie, la plupart des véhicules actuellement en circulation dans l'Union européenne peuvent utiliser sans problème un mélange faible de biocarburant. Les dernières percées technologiques autorisent des pourcentages plus élevés de biocarburant dans le mélange. Dans certains pays, on utilise déjà des mélanges contenant 10 % de biocarburant et davantage.
- (9) Les flottes captives offrent la perspective d'une utilisation de biocarburant en concentration plus élevée. Dans certaines villes, il existe déjà des flottes captives fonctionnant aux seuls biocarburants, ce qui a, dans certains cas, contribué à améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines. Les États membres pourraient donc promouvoir davantage l'utilisation des biocarburants dans les moyens de transport publics.
- (10) La promotion de l'utilisation des biocarburants dans les transports est une étape vers une utilisation plus large de la biomasse, permettant à terme de développer davantage les biocarburants, sans exclure d'autres formules possibles et en particulier la filière hydrogène.
- (11) La politique des États membres en matière de recherche sur l'utilisation accrue des biocarburants devrait intégrer de façon significative la filière hydrogène et promouvoir cette option, eu égard aux programmes-cadres communautaires pertinents.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 205 et JO C 331 E du 31.12.2002, p. 291.

⁽²⁾ JO C 149 du 21.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 29.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 4 juillet 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 novembre 2002 (JO C 32 E du 11.2.2003, p. 1) et décision du Parlement européen du 12 mars 2003 (non encore paru au Journal officiel).

- (12) L'huile végétale pure provenant des plantes oléagineuses obtenue par pression, extraction ou procédés comparables, brute ou raffinée, mais sans modification chimique, peut également être utilisée comme biocarburant dans certains cas particuliers où son utilisation est compatible avec le type de moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions.
- (13) Les nouveaux types de carburant devraient être conformes aux normes techniques reconnues si l'on veut qu'ils soient plus largement acceptés par les consommateurs et les constructeurs automobiles et donc soient en mesure de se positionner sur le marché. Les normes techniques constituent également le point de départ pour les exigences relatives aux émissions et à la surveillance de celles-ci. Il se peut que les nouveaux types de carburant aient des difficultés à satisfaire aux normes techniques actuelles, qui, dans une large mesure, ont été définies pour les carburants conventionnels d'origine fossile. La Commission et les organismes de normalisation devraient suivre l'évolution en la matière et adapter ou mettre au point activement des normes, en particulier les paramètres de volatilité, permettant l'introduction de nouveaux types de carburant répondant aux mêmes exigences environnementales.
- (14) Le bioéthanol et le biodiesel, lorsqu'ils sont utilisés pour les véhicules à l'état pur ou sous forme de mélange, devraient satisfaire aux normes de qualité établies pour assurer un rendement optimal des moteurs. Il faut noter que, dans le cas du biodiesel pour les moteurs diesel, pour lequel la filière de transformation est l'estérification, la norme prEN 14214 du comité européen de normalisation (CEN) pour les esters méthyliques d'acides gras (FAME) pourrait être appliquée. Il conviendrait en conséquence que le CEN établisse des normes appropriées pour d'autres biocarburants destinés au secteur des transports dans l'Union européenne.
- (15) La promotion de l'utilisation des biocarburants respectant les pratiques de l'agriculture et de la sylviculture durables, définies dans la réglementation de la politique agricole commune, pourrait créer de nouvelles occasions pour le développement rural durable dans le cadre d'une politique agricole commune davantage axée sur le marché, notamment le marché européen et sur le respect d'une ruralité vivante et d'une agriculture multifonctionnelle, et pourrait ouvrir un nouveau marché aux produits agricoles novateurs des États membres actuels et à venir.
- (16) Dans sa résolution du 8 juin 1998 ⁽¹⁾, le Conseil a approuvé la stratégie et le plan d'action de la Commission en faveur des sources d'énergies renouvelables et a demandé que des mesures spécifiques soient prises dans le domaine des biocarburants.
- (17) Dans son Livre vert intitulé «Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique», la Commission a fixé pour objectif le remplacement de 20 % des carburants classiques par des carburants de substitution pour les transports routiers d'ici à 2020.
- (18) Les carburants de substitution ne pourront se positionner sur le marché que s'ils sont disponibles à grande échelle et sont concurrentiels.
- (19) Dans sa résolution du 18 juin 1998 ⁽²⁾, le Parlement européen a préconisé de faire passer, sur une période de 5 ans, la part des biocarburants à 2 % du marché par la mise en œuvre d'une série de mesures, entre autres par l'exonération fiscale, par une aide financière à l'industrie de transformation et par la fixation d'un pourcentage obligatoire de biocarburants pour les compagnies pétrolières.
- (20) La méthode optimale pour accroître la part des biocarburants sur les marchés nationaux et communautaire dépend de la disponibilité en ressources et en matières premières, des politiques nationales et communautaires visant à promouvoir les biocarburants et des dispositions fiscales, ainsi que de la participation appropriée de toutes les parties prenantes/parties concernées.
- (21) Les politiques nationales destinées à promouvoir l'utilisation des biocarburants ne devraient pas conduire à l'interdiction de la libre circulation des carburants qui répondent aux normes harmonisées définies par la législation communautaire en matière d'environnement.
- (22) La promotion de la production et de l'utilisation des biocarburants pourrait contribuer à une réduction de la dépendance à l'égard des importations d'énergie ainsi qu'à une diminution des émissions des gaz à effet de serre. En outre, les biocarburants, sous forme pure ou en mélange, peuvent en principe être utilisés dans les véhicules à moteur existants et être fournis par le réseau actuel de distribution de carburant. Le mélange de biocarburants avec des carburants d'origine fossile pourrait favoriser une réduction potentielle des coûts du système de distribution dans la Communauté.
- (23) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'établissement de principes généraux prévoyant la commercialisation et la distribution d'un pourcentage minimal de biocarburants, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension de cette action et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (24) La recherche et le développement technologiques dans le domaine de la durabilité des biocarburants devraient être encouragés.
- (25) L'utilisation accrue des biocarburants devrait s'accompagner d'une analyse détaillée des incidences environnementales, économiques et sociales pour que l'on puisse décider s'il est opportun d'accroître la part des biocarburants par rapport aux carburants classiques.

⁽¹⁾ JO C 198 du 24.6.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO C 210 du 6.7.1998, p. 215.

- (26) Il convient de prévoir la possibilité d'adapter rapidement la liste des biocarburants et le pourcentage d'énergies renouvelables ainsi que le calendrier de l'introduction des biocarburants sur le marché des carburants pour les transports pour tenir compte du progrès technique et des résultats d'une évaluation des incidences environnementales de la première phase de ladite introduction.
- (27) Il convient d'introduire des mesures permettant de mettre rapidement au point des normes de qualité pour les biocarburants destinés au secteur de l'automobile, qu'ils soient employés à l'état pur ou sous forme de mélange avec les carburants classiques. Bien que la fraction biodégradable des déchets soit une source potentiellement utile de production de biocarburant, il faut que les normes de qualité prennent en compte l'éventualité de la présence de facteurs contaminants dans les déchets afin d'éviter que des composants particuliers n'endommagent le véhicule ou ne causent la détérioration des émissions.
- (28) Les mesures visant à favoriser l'utilisation de biocarburants devraient être compatibles avec les objectifs en matière de sécurité d'approvisionnement et de protection de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs et mesures des différents États membres dans les domaines connexes. À cet effet, les États membres pourraient envisager des moyens rentables de populariser la possibilité d'utiliser les biocarburants.
- (29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive. Des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,
- c) «autres carburants renouvelables», des carburants renouvelables autres que les biocarburants, provenant de sources d'énergie renouvelables au sens de la directive 2001/77/CE ⁽²⁾ et utilisés à des fins de transport;
- d) «teneur énergétique», le pouvoir calorifique inférieur d'un combustible.
2. La liste des produits considérés comme biocarburants comprend au minimum les produits énumérés ci-après:
- a) «bioéthanol»: éthanol produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;
- b) «biodiesel»: ester méthylique de qualité diesel produit à partir d'une huile végétale ou animale à utiliser comme biocarburant;
- c) «biogaz»: gaz combustible produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets, purifié jusqu'à obtention d'une qualité équivalente à celle du gaz naturel et utilisé comme biocarburant, ou gaz produit à partir du bois;
- d) «biométhanol»: méthanol produit à partir de la biomasse, à utiliser comme biocarburant;
- e) «biodiméthyléther»: diméthyléther produit à partir de la biomasse, utilisé comme biocarburant;
- f) «bio-ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther)»: ETBE produit à partir de bioéthanol. Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bio-ETBE est de 47 %;
- g) «bio-MTBE (méthyl-tertio-butyl-éther)»: un carburant produit à partir de biométhanol. Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bio-MTBE est de 36 %;
- h) «biocarburants synthétiques»: hydrocarbures synthétiques ou mélanges d'hydrocarbures synthétiques produits à partir de la biomasse;
- i) «biohydrogène»: hydrogène produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant.
- j) «huile végétale pure»: huile produite à partir de plantes oléagineuses par pression, extraction ou procédés comparables, brute ou raffinée, mais sans modification chimique, dans les cas où son utilisation est compatible avec le type de moteur concerné et les exigences correspondantes en matière d'émissions.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive vise à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou d'autres carburants renouvelables pour remplacer le gazole ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre, en vue de contribuer à la réalisation d'objectifs consistant notamment à respecter les engagements en matière de changement climatique, à assurer une sécurité d'approvisionnement respectueuse de l'environnement et à promouvoir les sources d'énergie renouvelables.

Article 2

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

- a) «biocarburant», un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse;
- b) «biomasse», la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture (y compris les substances végétales et animales), de la sylviculture et de ses industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux;

Article 3

1. a) Les États membres devraient veiller à ce qu'un pourcentage minimal des biocarburants et autres carburants renouvelables soit mise en vente sur leur marché et ils fixent, à cet effet, des objectifs nationaux indicatifs.
- b) i) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 2 %, calculée sur la base de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2005 au plus tard.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Directive 2001/77/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité (JO L 283 du 27.10.2001, p. 33).

- ii) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 5,75 %, calculée en fonction de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2010 au plus tard.

2. Les biocarburants peuvent se présenter sous les formes suivantes:

- a) biocarburants à l'état pur ou dilués par des dérivés d'huiles minérales dans des mélanges à forte teneur conformes à des normes spécifiques de qualité pour une utilisation dans les transports;
- b) biocarburants mélangés à des dérivés d'huiles minérales conformément aux normes européennes appropriées énonçant les spécifications techniques pour les carburants destinés au transport (EN 228 et EN 590);
- c) liquides dérivés de biocarburants, tels que l'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther), dont la teneur en biocarburant est précisée à l'article 2, paragraphe 2.

3. Les États membres surveillent les effets des biocarburants utilisés en substitution partielle à plus de 5 % dans le gazole dans les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une adaptation à cet effet et, le cas échéant, prennent les mesures visant à garantir la conformité avec la législation communautaire sur les normes en matière d'émissions.

4. Dans les mesures qu'ils prennent, les États membres devraient tenir compte du bilan climatique et environnemental global des différents types de biocarburants et des autres carburants renouvelables et pourraient encourager en priorité les carburants dont le bilan environnemental global et la rentabilité sont excellents, tout en prenant en compte la compétitivité et la sécurité des approvisionnements.

5. Les États membres veillent à ce que des informations soient fournies au public sur la disponibilité des biocarburants et des autres carburants renouvelables. En ce qui concerne les pourcentages des biocarburants, mélangés à des dérivés d'huiles minérales, dépassant la valeur limite de 5 % d'esters méthyliques d'acides gras (FAME) ou de 5 % de bioéthanol, un étiquetage spécifique est imposé aux points de vente.

Article 4

1. Avant le 1^{er} juillet de chaque année, les États membres adressent à la Commission un rapport sur:

- les mesures prises pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables en remplacement du gazole ou de l'essence pour le transport,
- les ressources nationales affectées à la production de biomasse à des fins énergétiques autres que le transport, et
- les quantités totales de carburants pour les transports vendus au cours de l'année précédente et la part, dans ces chiffres, des biocarburants, purs ou mélangés, et autres carburants renouvelables mis sur le marché. Le cas échéant, les États membres signalent les conditions exceptionnelles

dans l'offre de pétrole brut ou de produits pétroliers qui ont affecté la commercialisation des biocarburants et des autres carburants renouvelables.

Lorsqu'ils présentent leur premier rapport à la suite de l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres indiquent le niveau de leurs objectifs indicatifs nationaux pour la première phase. Dans leur rapport pour l'année 2006, les États membres indiquent leurs objectifs indicatifs nationaux pour la seconde phase.

Dans ces rapports, la divergence des objectifs nationaux par rapport aux valeurs de référence visées à l'article 3, paragraphe 1, point b), est motivée et peut se fonder sur les éléments suivants:

- a) des facteurs objectifs tels que les possibilités nationales limitées de production de biocarburants à partir de la biomasse;
- b) le volume des ressources affectées à la production de la biomasse à des fins énergétiques autres que le transport et les caractéristiques techniques ou climatiques spécifiques du marché national des carburants utilisés pour le transport;
- c) des politiques nationales affectant des ressources comparables à la production d'autres carburants utilisés pour le transport et provenant de sources d'énergie renouvelables, et compatibles avec les objectifs de la présente directive.

2. Pour le 31 décembre 2006 au plus tard, puis tous les deux ans pour la même date, la Commission établit à l'intention du Parlement européen et du Conseil un rapport d'évaluation sur les progrès accomplis dans l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables dans les États membres.

Ce rapport portera au moins sur les aspects suivants:

- a) la rentabilité des mesures prises par les États membres pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et autres carburants renouvelables;
- b) les aspects économiques et les incidences sur l'environnement de l'augmentation de la part de marché des biocarburants et autres carburants renouvelables;
- c) le cycle de vie des biocarburants et autres carburants renouvelables, en vue d'indiquer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir à l'avenir ces biocarburants qui sont respectueux du climat et de l'environnement et susceptibles de devenir concurrentiels et rentables;
- d) la durabilité des cultures exploitées pour produire des biocarburants, et notamment les facteurs suivants: occupation des sols, degré d'exploitation intensive, alternance des cultures et recours aux pesticides;
- e) l'évaluation de l'utilisation des biocarburants et autres carburants renouvelables pour ce qui est de leurs effets divergents sur le changement climatique et de leur incidence sur la réduction des émissions de CO₂;
- f) un aperçu d'autres options à plus long terme concernant des mesures d'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

Sur la base de ce rapport, la Commission présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil des propositions concernant l'adaptation du système des objectifs figurant à l'article 3, paragraphe 1. Si le rapport conclut que les objectifs indicatifs risquent de ne pas être atteints pour des raisons qui ne sont pas justifiées et/ou ne se fondent pas sur de nouvelles preuves scientifiques, ces propositions porteront sur des objectifs nationaux, y compris d'éventuelles valeurs obligatoires, sous une forme appropriée.

Article 5

La liste figurant à l'article 2, paragraphe 2, peut être adaptée au progrès technique conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 2. L'adaptation de la liste tient compte de l'incidence environnementale des biocarburants.

Article 6

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 7

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2004. 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.

2. 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 8

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

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 8 mai 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

M. CHRISOCHOÏDIS

II

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

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 13 mai 2003

autorisant l'Allemagne à appliquer une mesure dérogatoire à l'article 17 de la sixième directive 77/388/CEE en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires

(2003/354/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires — système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme ⁽¹⁾, et notamment son article 27, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre enregistrée le 17 décembre 2002 auprès du secrétariat général de la Commission, les autorités allemandes ont demandé l'autorisation de proroger l'application d'une mesure dérogatoire qui lui a été accordée par l'article premier de la décision 2000/186/CE du Conseil ⁽³⁾.
- (2) Les autres États membres ont été informés de cette demande le 17 janvier 2003.
- (3) La mesure dérogatoire vise à exclure totalement du droit à déduction la TVA dont sont grevées les dépenses relatives à des biens et des services lorsque le pourcentage de leur utilisation pour les besoins privés de l'assujetti ou pour ceux de son personnel, ou plus généralement à des fins étrangères à son entreprise est supérieur à 90 % de leur utilisation totale. Cette mesure de dérogation à l'article 17 de la directive 77/388/CEE, tel que modifié par l'article 28 septies de cette directive, est justifiée par une nécessité de simplification de la taxe sur la valeur ajoutée; elle n'influe que de façon négligeable sur le montant de la taxe due au stade de la consommation finale.

(4) L'autorisation a expiré au 31 décembre 2002, alors que les éléments de droit et de fait qui ont justifié l'application de la mesure de simplification en question n'ont pas changé et subsistent toujours.

(5) Il convient toutefois de limiter la durée de la nouvelle autorisation jusqu'au 30 juin 2004. Ce délai maximum permet de réexaminer la mesure dérogatoire à la lumière de l'arrêt dans l'affaire C-17/01, sur laquelle la Cour statuera probablement dans le courant de l'année 2003.

(6) La mesure dérogatoire n'a pas d'incidence négative sur les ressources propres des Communautés provenant de la TVA,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Par dérogation aux dispositions de l'article 17, paragraphe 2, de la directive 77/388/CEE, l'Allemagne est autorisée à exclure du droit à déduction de la TVA dont elles sont grevées, les dépenses relatives à des biens et des services lorsque le pourcentage de leur utilisation pour les besoins privés de l'assujetti ou pour ceux de son personnel ou, plus généralement à des fins étrangères à son entreprise est supérieur à 90 % de leur utilisation totale.

Article 2

La présente décision est applicable jusqu'au 30 juin 2004.

⁽¹⁾ JO L 145 du 13.6.1977, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/93/CE (JO L 331 du 7.12.2002, p. 27).

⁽²⁾ Proposition du 18 mars 2003 (non encore parue au Journal officiel).

⁽³⁾ JO L 59 du 4.3.2000, p. 12.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le 13 mai 2003.

Par le Conseil
Le président
M. CHRISOCHOÏDIS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 9 avril 2003

modifiant la décision 2003/207/CE relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE

(Affaire COMP/E-3/36.700 — Gaz médicaux et industriels)

[notifiée sous le numéro C(2003) 1180]

(Les textes en langues anglaise et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(2003/355/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962 premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1216/1999 ⁽²⁾, et notamment ses articles 3 et 15, paragraphe 2,

vu la décision de la Commission 2003/207/CE de la Commission du 24 juillet 2002 relative à une procédure en vertu de l'article 81 du traité CE/Affaire COMP/E-3/36.700 — Gaz industriels et médicaux) ⁽³⁾ Considérant 205 de la décision. (ci-après dénommée «la décision»),

considérant ce qui suit:

(1) Dans la décision, la Commission était parvenue à la conclusion que des discussions anticoncurrentielles sur des «échelles de prix» et des «prix minimaux» pour les gaz en bouteille destinés aux petits clients avaient eu lieu lors des réunions de mars et d'octobre 1994, en vue de parvenir à un accord entre certaines entreprises, dont Westfalen Gassen Nederland B (Westfalen) ⁽⁴⁾.

(2) C'est pourquoi la Commission a estimé que Westfalen avait pris part aux accords/pratiques concertés suivants ⁽⁵⁾:

- a) fixation d'augmentations de prix d'octobre 1994 à décembre 1995, qui est le dernier mois de l'année au cours de laquelle les dernières augmentations de prix devaient être appliquées;
- b) détermination de périodes de non-concurrence d'octobre 1994 à janvier 1995, afin d'appliquer les augmentations de prix mentionnées ci-dessus;

c) fixation de prix minimaux de mars 1994 à décembre 1995, qui est le dernier mois de l'année pour laquelle les prix minimaux ont été convenus.

(3) La Commission a donc estimé que Westfalen avait enfreint l'article 81, paragraphe 1, du traité de mars 1994 à décembre 1995 ⁽⁶⁾ et que Westfalen avait participé aux accords/pratiques concertés suivants ⁽⁷⁾:

- a) fixation des augmentations de prix: d'octobre 1994 à décembre 1995;
- b) détermination des périodes de non-concurrence: d'octobre 1994 à janvier 1995;
- c) fixation de prix minimaux de mars 1994 à décembre 1995.

(4) La Commission est parvenue à la conclusion qu'il était justifié d'infliger à Westfalen une amende d'un montant de base de 0,51 million d'euros, une somme calculée à partir d'un montant de départ de 0,45 million d'euros, augmenté de 15 % au titre de la durée ⁽⁸⁾. Compte tenu des circonstances atténuantes dont cette entreprise pouvait bénéficier, la Commission a considéré comme justifiée une amende de 0,43 million d'euros, avant application de la communication de la Commission sur la non-imposition d'amendes ou la réduction de leur montant dans les affaires portant sur des ententes («communication sur les mesures de clémence») ⁽⁹⁾. La communication sur les mesures de clémence n'étant pas applicable à Westfalen, la Commission a infligé à cette société une amende d'un montant total de 0,43 million d'euros ⁽¹⁰⁾.

(5) Le 4 octobre 2002, Westfalen a formé un recours ⁽¹¹⁾ devant le Tribunal de première instance, dans lequel elle contestait la décision pour différents motifs, affirmant notamment qu'elle n'avait pas participé à la réunion de mars 1994.

⁽¹⁾ JO 13 du 21.2.1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO L 148 du 15.6.1999, p. 5.

⁽³⁾ JO L 84 du 1.4.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ Considérant 393 de la décision.

⁽⁵⁾

⁽⁶⁾ Considérant 433 de la décision.

⁽⁷⁾ Considérant 436 de la décision.

⁽⁸⁾ Considérant 438 de la décision.

⁽⁹⁾ Considérants 449 et 450 de la décision.

⁽¹⁰⁾ Considérant 460 de la décision.

⁽¹¹⁾ Affaire T-303/02, Westfalen contre Commission (JO C 305 du 7.12.2002, p. 25).

- (6) À la suite de ce recours, la Commission s'est rendue compte que dans son appréciation, elle avait commis une erreur de fait en ne tenant pas compte du fait que Westfalen n'avait effectivement pas été représentée à la réunion de mars 1994 mentionnée ci-dessus, mais seulement à la réunion d'octobre 1994 ⁽¹²⁾.
- (7) Il convient donc de déclarer que Westfalen a pris part aux accords/pratiques concertés suivants:
- fixation d'augmentations de prix d'octobre 1994 à décembre 1995, qui est le dernier mois de l'année au cours de laquelle les dernières augmentations de prix devaient être appliquées;
 - détermination de périodes de non-concurrence d'octobre 1994 à janvier 1995, afin d'appliquer les augmentations de prix mentionnées ci-dessus;
 - fixation de prix minimaux d'octobre 1994 à décembre 1995, qui est le dernier mois de l'année pour laquelle les prix minimaux ont été convenus.
- (8) Par conséquent, Westfalen a enfreint l'article 81, paragraphe 1, du traité d'octobre 1994 à décembre 1995 et elle a participé aux accords/pratiques concertés suivants:
- fixation des augmentations de prix: d'octobre 1994 à décembre 1995;
 - détermination des périodes de non-concurrence: d'octobre 1994 à janvier 1995;
 - fixation de prix minimums d'octobre 1994 à décembre 1995.
- (9) C'est pourquoi, avec le même montant de départ et une augmentation au titre de la durée désormais ramenée à 10 %, la Commission aurait dû fixer le montant de base de l'amende de Westfalen à 0,49 million d'euros. Après prise en compte des circonstances atténuantes applicables à cette société et avant application de la communication sur les mesures de clémence, le montant de l'amende devrait donc s'élever à 0,41 million d'euros, et l'amende totale applicable à cette société à 0,41 million d'euros.
- (10) La présente modification n'aura pas d'effet pour les autres entreprises concernées par la décision ni pour les autres parties de la décision relatives à Westfalen.
- (11) La différence entre le montant de l'amende infligée à Westfalen dans la décision, soit 0,43 million d'euros, qui a déjà été versé par cette société, et le montant modifié de l'amende en vertu de la présente décision, c'est-à-dire 0,41 million d'euros, qui s'élève à 0,02 million d'euros, sera remboursée à Westfalen,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision 2003/207/CE est modifiée comme suit par la présente décision:

- À l'article 1^{er}, les termes «Westfalen Gassen Nederland BV de mars 1994 à décembre 1995» sont remplacés par les termes «Westfalen Gassen Nederland BV d'octobre 1994 à décembre 1995»;
- à l'article 3, les termes «Westfalen Gassen Nederland BV 0,43 million d'euros» sont remplacés par les termes «Westfalen Gassen Nederland BV 0,41 million d'euros».

Article 2

Les sociétés:

AGA AB
S — 181 81 Lidingö

Air Liquide BV
De Witbogt 1
5652 AG Eindhoven
Nederland

Air Products Nederland BV
Klaprozenweg 101
Noordpoort
1033 NNAmsterdam
Nederland

BOC Group plc
Chertsey Road
Windlesham
GU20 6HJ-Surrey
United Kingdom

Messer Nederland BV
Middenweg 17
4782 PM Moerdijk
Nederland

NV Hoek Loos
Havenstraat 1
Postbus 78
3100 AB Schiedam
Nederland

Westfalen Gassen Nederland BV
Rigastraat 20
7418 EW Deventer
Nederland

sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 avril 2003.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

⁽¹²⁾ Voir tableau 5 et considérant 106 de la décision.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 mai 2003

modifiant pour la deuxième fois la décision 2003/289/CE relative à des mesures de protection relatives à l'influenza aviaire en Belgique

[notifiée sous le numéro C(2003) 1688]

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

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

(2003/356/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 90/425/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques applicables dans les échanges intracommunautaires de certains animaux vivants et produits dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2002/33/CE du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 10,

vu la directive 89/662/CEE du Conseil du 11 décembre 1989 relative aux contrôles vétérinaires applicables dans les échanges intracommunautaires dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 92/118/CEE ⁽⁴⁾, et notamment son article 9,

vu la directive 2002/99/CE du Conseil du 16 décembre 2002 fixant les règles de police sanitaire régissant la production, la transformation, la distribution et l'introduction des produits d'origine animale destinés à la consommation humaine ⁽⁵⁾, et notamment son article 4, paragraphes 1 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 16 avril 2003, les autorités vétérinaires belges ont informé la Commission d'une forte suspicion d'influenza aviaire dans la province du Limbourg, suspicion officiellement confirmée par la suite.
- (2) Les autorités belges, avant même la confirmation officielle de la maladie, ont immédiatement appliqué les mesures prévues par la directive 92/40/CEE du Conseil établissant des mesures communautaires de lutte contre l'influenza aviaire ⁽⁶⁾.
- (3) Par souci de clarté et de transparence, la Commission, après avoir consulté les autorités belges, a arrêté la décision 2003/275/CE du 16 avril 2003 relative à des mesures de protection relatives à une forte suspicion d'influenza aviaire en Belgique ⁽⁷⁾, remplacée ensuite par la décision 2003/289/CE ⁽⁸⁾, modifiée par la décision 2003/317/CE ⁽⁹⁾, afin de renforcer les mesures prises par la Belgique.

(4) Depuis le 27 avril, aucun cas nouveau d'influenza aviaire n'a été enregistré ou suspecté, de sorte qu'il est permis de conclure que la lutte contre cette maladie a porté ses fruits. Les troupeaux de volaille des zones tampons mises en place ont été détruits et le repeuplement commencera à l'expiration d'une période de repos après nettoyage et désinfection.

(5) À l'expiration, le 26 mai 2003, d'une période de repos supplémentaire et sous réserve qu'aucun nouveau foyer n'ait été déclaré, il pourrait y avoir lieu de limiter les restrictions commerciales en vigueur aux zones antérieurement touchées par la maladie et à une zone tampon appropriée autour de cette zone, et d'autoriser les échanges de volaille vivante et de produits à base de volaille à partir du reste du territoire belge, qui pourrait alors être considéré comme indemne d'influenza aviaire.

(6) Il y aurait lieu de modifier en conséquence les éventuels certificats vétérinaires à utiliser à compter du 27 mai 2003 pour l'expédition de lots de volaille vivante et d'œufs à couvrir originaires de la zone belge régionalisée à destination d'un autre État membre ou d'un pays tiers.

(7) Il convient de proroger les mesures établies par la décision 2003/289/CE et de les adapter en fonction de l'évolution de la maladie.

(8) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision 2003/289/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sans préjudice des mesures déjà prises dans le cadre de la directive 92/40/CEE, les autorités belges compétentes font en sorte que la destruction à titre préventif des élevages de volaille "à risque" dans les zones délimitées à l'annexe et l'abattage des autres volailles et oiseaux détenus dans ces zones considérées comme "à risque" soient effectués dès que possible.»

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29.

⁽²⁾ JO L 315 du 19.11.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 62 du 15.3.1993, p. 49.

⁽⁵⁾ JO L 18 du 23.1.2003, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 167 du 22.6.1992, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 99 du 17.4.2003, p. 57.

⁽⁸⁾ JO L 105 du 26.4.2003, p. 24.

⁽⁹⁾ JO L 115 du 9.5.2003, p. 82.

2) L'article suivant est inséré:

«Article 7 bis

1. Toutefois, à compter du 26 mai 2003 à minuit,
 - a) si aucun nouveau foyer d'influenza aviaire n'est déclaré en Belgique avant le 26 mai 2003 à 17 heures, et
 - b) si tous les examens cliniques et tests de laboratoire effectués en Belgique en liaison avec des exploitations infectées ou suspectées d'être contaminées par l'influenza aviaire ont donné des résultats négatifs,

l'article premier est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

1. Sans préjudice des mesures prises par la Belgique dans le cadre de la directive 92/40/CEE dans les zones de surveillance, les autorités vétérinaires belges font en sorte qu'aucune volaille vivante, ni œuf à couver, ni déjections ou lisier de volaille frais, non transformés et non traités par la chaleur ne soient expédiés des provinces d'Anvers et du Limbourg vers d'autres parties de la Belgique, vers d'autres États membres ou vers des pays tiers.

2. Sans préjudice des mesures prises par la Belgique dans le cadre de la directive 92/40/CEE dans les zones de surveillance, les autorités vétérinaires belges font en sorte qu'aucune volaille vivante, ni œuf à couver, ne fassent l'objet d'un transport à l'intérieur des provinces d'Anvers et du Limbourg.

3. Par dérogation au paragraphe 2, l'autorité vétérinaire compétente peut, après avoir pris toutes les mesures de biosécurité appropriées en application des articles 4 et 5 pour éviter la propagation de l'influenza aviaire, autoriser le transport au départ de périmètres situés en dehors des zones de surveillance:

- a) de volailles destinées à l'abattage immédiat, y compris les poules pondeuses de réforme, vers un abattoir désigné par l'autorité vétérinaire compétente;
- b) de poussins d'un jour et de poulettes prêtes à la ponte vers une exploitation ou un hangar sous contrôle officiel dans lesquels ne se trouvent pas d'autres volailles;
- c) d'œufs à couver vers un couvoir sous contrôle officiel.

Si des volailles vivantes transportées conformément au point a) ou b) sont originaires d'un autre État membre ou d'un pays tiers, le transport doit être autorisé par les autorités belges et par l'autorité compétente de l'État membre ou du pays tiers d'expédition.

4. Par dérogation au paragraphe 2, l'autorité vétérinaire compétente peut, après avoir pris toutes les mesures de biosécurité appropriées pour éviter la propagation de l'influenza aviaire, autoriser les transports de volailles vivantes et d'œufs à couver non interdits par la directive 92/40/CEE du Conseil et notamment en ce qui concerne les poussins d'un jour visés à l'article 9, paragraphe 4, sous a), b) et c), qui doivent être acheminés vers des exploitations situées dans les provinces d'Anvers et du Limbourg, sous contrôle officiel."

2. Aux fins du paragraphe 1, la Belgique informe la Commission et les États membres, le 26 mai 2003, quant au respect des conditions énoncées au paragraphe 1.

3. Sans préjudice de l'article 1^{er}, paragraphe 1, les certificats vétérinaires accompagnant des lots de volaille vivante et d'œufs à couver originaires et/ou provenant du territoire de la Belgique, à l'exception des provinces d'Anvers et du Limbourg, à signer à compter du 27 mai 2003, sous réserve que les conditions énoncées au paragraphe 2 soient réunies, comportent la mention: "Les conditions sanitaires de ce lot sont conformes aux dispositions de la décision 2003/56/CE".

3) À l'article 4, paragraphes a) et b), les mots suivants sont ajoutés:

«après nettoyage et désinfection conformément au point d), à moins qu'il ne soient traités autrement sous contrôle officiel et selon les instructions de l'autorité compétente afin d'éviter toute contamination croisée».

4) À l'article 8, les termes «au 16 mai 2003, 24 heures» sont remplacés par les termes «jusqu'au 30 mai 2003, à minuit».

Article 2

Le Royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

David BYRNE

Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 mai 2003

modifiant pour la deuxième fois la décision 2003/290/CE relative à des mesures de protection contre l'influenza aviaire aux Pays-Bas

[notifiée sous le numéro C(2003) 1689]

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

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

(2003/357/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 90/425/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques applicables dans les échanges intracommunautaires de certains animaux vivants et produits dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2002/33/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 10,

vu la directive 89/662/CEE du Conseil du 11 décembre 1989 relative aux contrôles vétérinaires applicables dans les échanges intracommunautaires dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 92/118/CEE ⁽⁴⁾, et notamment son article 9,

vu la directive 2002/99/CE du Conseil du 16 décembre 2002 fixant les règles de police sanitaire régissant la production, la transformation, la distribution et l'introduction des produits d'origine animale destinés à la consommation humaine ⁽⁵⁾, et notamment son article 4, paragraphes 1 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Depuis le 28 février 2003, les Pays-Bas ont déclaré plusieurs foyers d'influenza aviaire extrêmement pathogène.
- (2) Les Pays-Bas ont pris des mesures immédiates conformément à la directive 92/40/CEE du Conseil ⁽⁶⁾ du 19 mai 1992 établissant des mesures communautaires de lutte contre l'influenza aviaire, modifiée par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, avant que la présence de la maladie soit officiellement confirmée.

(3) Par souci de clarté et de transparence, après avoir consulté les autorités néerlandaises, la Commission a adopté la décision 2003/153/CE du 3 mars 2003 concernant des mesures de protection relatives à une forte suspicion d'influenza aviaire aux Pays-Bas ⁽⁷⁾, renforçant ainsi les mesures prises par ce pays.

(4) Par la suite, les décisions 2003/156/CE ⁽⁸⁾, 2003/172/CE ⁽⁹⁾, 2003/186/CE ⁽¹⁰⁾, 2003/191/CE ⁽¹¹⁾, 2003/214/CE ⁽¹²⁾, 2003/258/CE ⁽¹³⁾, 2003/290/CE ⁽¹⁴⁾ et 2003/318/CE ⁽¹⁵⁾ ont été adoptées après consultation des autorités néerlandaises et évaluation de la situation avec tous les États membres.

(5) Les mesures prévues par la décision 2003/290/CE doivent être prorogées et adaptées, compte tenu de l'évolution de la maladie.

(6) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision 2003/290/CE est modifiée comme suit:

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

«Sans préjudice des mesures déjà prises dans le cadre de la directive 92/40/CEE, les autorités compétentes des Pays-Bas font en sorte que les mesures prises à titre préventif et consistant à dépeupler de leurs volailles les exploitations et zones présentant un risque dans les zones soumises à des restrictions et les zones précisées dans l'annexe et à abattre les volailles et oiseaux détenus dans les zones considérées comme présentant un risque soient achevées dès que possible.»

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29.⁽²⁾ JO L 315 du 19.11.2002, p. 14.⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 13.⁽⁴⁾ JO L 62 du 15.3.1993, p. 49.⁽⁵⁾ JO L 18 du 23.1.2003, p. 11.⁽⁶⁾ JO L 167 du 22.6.1992, p. 1.⁽⁷⁾ JO L 59 du 4.3.2003, p. 32.⁽⁸⁾ JO L 64 du 7.3.2003, p. 36.⁽⁹⁾ JO L 69 du 13.3.2003, p. 27.⁽¹⁰⁾ JO L 71 du 15.3.2003, p. 30.⁽¹¹⁾ JO L 74 du 20.3.2003, p. 30.⁽¹²⁾ JO L 81 du 28.3.2003, p. 48.⁽¹³⁾ JO L 95 du 11.4.2003, p. 65.⁽¹⁴⁾ JO L 105 du 26.4.2003, p. 28.⁽¹⁵⁾ JO L 115 du 9.5.2003, p. 86.

- 2) À l'article 4, aux points a) et b), les mots suivants sont ajoutés à la fin du texte:

«après qu'ils ont été nettoyés et désinfectés conformément au point d) ou ils seront manipulés différemment sous surveillance officielle et conformément aux instructions des autorités compétentes afin d'éviter toute contamination croisée».

- 3) À l'article 8, la date et l'heure «jusqu'au 16 mai 2003 à 24 heures» deviennent «jusqu'au 30 mai 2003 à 24 heures».

Article 2

Les Pays-Bas sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

David BYRNE

Membre de la Commission

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 16 mai 2003
relative à des mesures de protection contre l'influenza aviaire en Allemagne

[notifiée sous le numéro C(2003) 1690]

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

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

(2003/358/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 90/425/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques applicables dans les échanges intracommunautaires de certains animaux vivants et produits dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2002/33/CE du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 10, paragraphe 4,

vu la directive 89/662/CEE du Conseil du 11 décembre 1989 relative aux contrôles vétérinaires applicables dans les échanges intracommunautaires dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 92/118/CEE ⁽⁴⁾, et notamment son article 9,

vu la directive 99/2002/CE du Conseil du 16 décembre 2002 fixant les règles de police sanitaire régissant la production, la transformation, la distribution et l'introduction des produits d'origine animale destinés à la consommation humaine ⁽⁵⁾, et notamment son article 4, paragraphes 1 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 9 mai 2003, les autorités vétérinaires allemandes ont informé la Commission d'une forte suspicion d'influenza aviaire extrêmement pathogène dans un troupeau de volaille du Land de Rhénanie-du-Nord - Westphalie. Celle-ci a été confirmée le 13 mai 2003.
- (2) L'influenza aviaire est une maladie extrêmement contagieuse chez les volailles, qui peut constituer une menace grave pour le secteur de la volaille.
- (3) Les autorités allemandes, avant même la confirmation officielle de la maladie, ont immédiatement appliqué les mesures prévues par la directive 92/40/CEE du Conseil établissant des mesures communautaires de lutte contre l'influenza aviaire ⁽⁶⁾.

(4) La directive 92/40/CEE du Conseil définit les mesures minimales de lutte à mettre en œuvre en cas d'apparition d'un foyer d'influenza aviaire. L'État membre peut adopter des mesures plus sévères dans le domaine couvert par cette directive s'il les juge nécessaires et adaptées pour contenir la maladie, compte tenu des conditions d'élevage et des conditions épidémiologiques, commerciales et sociales spécifiques.

(5) Les autorités allemandes, en coopération avec la Commission, ont mis en place l'interruption, dans le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, du transport de volailles vivantes et d'œufs à couver, y compris l'interdiction de l'expédition de volailles vivantes et d'œufs à couver. Toutefois, compte tenu du caractère spécifique de la production de volailles, les mouvements d'œufs à couver, de poussins d'un jour, de poulettes prêtes à pondre et de volailles destinées à l'abattage immédiat peuvent être autorisés à l'intérieur du Land de Rhénanie-du-Nord - Westphalie. Il convient en outre d'interdire l'expédition vers les autres régions d'Allemagne, les autres États membres et les pays tiers des déjections et lisiers frais de volailles non transformés à partir du Land de Rhénanie-du-Nord - Westphalie.

(6) Par souci de clarté et de transparence, après avoir consulté les autorités allemandes, la Commission a adopté la décision 2003/333/CE du 12 mai 2003 concernant des mesures de protection relatives à une forte suspicion d'influenza aviaire en Allemagne ⁽⁷⁾, renforçant ainsi les mesures prises par les autorités de ce pays.

(7) Les viandes fraîches de volailles destinées aux échanges intracommunautaires doivent porter une marque sanitaire conforme au modèle figurant à l'annexe I, chapitre XII, de la directive 71/118/CEE ⁽⁸⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 97/79/CE du Conseil ⁽⁹⁾. Pour permettre la commercialisation sur le marché allemand de viandes fraîches de volailles issues de volailles originaires des zones de surveillance établies, il convient d'arrêter des dispositions spéciales.

(8) Il convient que les autorités allemandes renforcent les mesures en matière de biosécurité et d'hygiène, y compris les procédures de nettoyage et de désinfection, en vue de prévenir toute propagation de la maladie à tous les niveaux de la production de volaille et d'œufs.

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29.

⁽²⁾ JO L 315 du 19.11.2002, p. 14.

⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 62 du 15.3.1993, p. 49.

⁽⁵⁾ JO L 18 du 23.1.2003, p. 11.

⁽⁶⁾ JO L 167 du 22.6.1992, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 116 du 13.5.2003, p. 28.

⁽⁸⁾ JO L 55 du 8.3.1971, p. 23.

⁽⁹⁾ JO L 13 du 16.1.1997, p. 18.

- (9) La décision 90/424/CEE du Conseil ⁽¹⁾ relative à certaines dépenses dans le domaine vétérinaire, modifiée en dernier lieu par la décision 2001/572/CE ⁽²⁾, prévoit dans son article 3, paragraphe 4, que la Commission peut arrêter toutes les mesures nécessaires à mettre en œuvre par l'État membre concerné afin d'assurer la réussite de l'action; Compte tenu de la situation actuelle en Allemagne, il convient que toute zone environnante d'un foyer d'influenza aviaire soit dépeuplée de ses volailles à titre préventif.
- (10) Afin de mieux comprendre l'épidémiologie de la maladie, il y a lieu de réaliser une enquête sérologique chez les porcs détenus dans les exploitations où la présence d'influenza aviaire a été constatée sur la volaille.
- (11) Il convient en outre que les autorités allemandes fassent en sorte que des mesures de précaution soient prises pour les personnes exposées.
- (12) Les autres États membres ont déjà adapté les mesures qu'ils appliquent aux échanges et sont suffisamment informés par la Commission, notamment dans le cadre du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, en ce qui concerne la période appropriée pour leur mise en œuvre.
- (13) La situation sera réexaminée lors de la réunion du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale prévue pour le 28 mai 2003.
- (14) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Sans préjudice des mesures prises par l'Allemagne dans le cadre de la directive 92/40/CEE du Conseil dans les zones de surveillance, les autorités vétérinaires allemandes font en sorte qu'aucune volaille vivante, ni œuf à couver, ni déjection ou lisier de volaille frais, non transformés et non traités par la chaleur, ne soient expédiés de la zone décrite en annexe vers d'autres parties de l'Allemagne, vers d'autres États membres ou vers des pays tiers.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, les certificats sanitaires joints aux envois de volailles vivantes et d'œufs à couver en provenance d'autres régions d'Allemagne que celles visées à l'annexe doivent porter la mention suivante: «Lot conforme aux exigences de police sanitaire fixées par la décision 2003/358/CE».

3. Sans préjudice des mesures prises par l'Allemagne dans le cadre de la directive 92/40/CEE du Conseil dans les zones de surveillance, les autorités vétérinaires allemandes font en sorte qu'aucune volaille vivante ni œuf à couver ne soient transportés à l'intérieur de la zone décrite en annexe.

4. Par dérogation au paragraphe 3, l'autorité vétérinaire compétente, en prenant toutes les mesures appropriées en matière de biosécurité conformément aux articles 4 et 5 pour éviter la propagation de l'influenza aviaire, peut autoriser le transport, à l'intérieur de la zone décrite en annexe, au départ de zones situées en dehors des zones de surveillance, de:

- a) volailles destinées à un abattage immédiat, y compris les poules pondeuses de réforme, vers un abattoir qui a été désigné par l'autorité vétérinaire compétente;
- b) poussins d'un jour et de poulettes prêtes à pondre vers une exploitation placée sous contrôle officiel, lorsqu'aucune autre volaille n'y est détenue;
- c) œufs à couver vers un couvoir placé sous contrôle officiel.

Si des volailles vivantes transportées conformément aux points a) ou b) sont originaires d'une partie de l'Allemagne extérieure à la zone décrite en annexe, d'un autre État membre ou d'un pays tiers, le transport doit être autorisé par les autorités allemandes et par l'autorité compétente de l'État membre ou pays tiers d'expédition.

5. Par dérogation au paragraphe 3, l'autorité vétérinaire compétente, en prenant toutes les mesures appropriées en matière de biosécurité pour éviter la propagation de l'influenza aviaire, peut autoriser le transport de volailles vivantes et d'œufs à couver ne faisant pas l'objet d'une interdiction conformément à la directive 92/40/CEE du Conseil, notamment en ce qui concerne les mouvements de poussins d'un jour, en vertu des dispositions de son article 9, paragraphe 4, points a), b) et c), qui sont transportés sous contrôle officiel vers des exploitations situées à l'intérieur de la zone décrite en annexe.

6. a) Par dérogation au paragraphe 1 et au paragraphe 4, points a) et b), les autorités compétentes d'Allemagne peuvent autoriser le transport et l'expédition, au départ de la zone visée à l'annexe, partie B, vers d'autres parties de l'Allemagne ne figurant pas dans l'annexe, de:

- volailles destinées à un abattage immédiat, à destination d'un abattoir désigné par les autorités vétérinaires compétentes;
- poussins d'un jour, à destination d'une exploitation ou d'un abri placés sous contrôle officiel, sous réserve qu'aucune autre volaille n'y soit détenue.

b) Les autorités compétentes veillent à ce que le transport et l'expédition tels que visés au point a):

- fassent l'objet de toutes les mesures de biosécurité appropriées, conformément aux articles 4 et 5, pour éviter la propagation de l'influenza aviaire;
- soient autorisés par les autorités compétentes des lieux d'expédition et de destination;
- suivent un itinéraire imposé conduisant directement du lieu de chargement au lieu de destination, sans autre chargement ou déchargement de volailles ou de toute autre matière susceptible de répandre la maladie.

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 19.

⁽²⁾ JO L 203 du 28.7.2001, p. 16.

- c) La volaille et les poussins d'un jour ainsi expédiés doivent subir un examen clinique au point d'expédition et au point de destination conformément aux protocoles publiés par les autorités compétentes.

Article 2

Les viandes fraîches de volaille obtenues à partir de volailles d'abattage transportées en prenant toutes les mesures appropriées en matière de biosécurité conformément aux articles 4 et 5 et originaires des zones de surveillance établies:

- a) portent une marque de forme arrondie conformément aux autres exigences des autorités compétentes;
- b) ne sont pas expédiées vers les autres États membres ou des pays tiers;
- c) doivent être obtenues, coupées, stockées et transportées séparément des autres viandes fraîches de volaille destinées aux échanges intracommunautaires et à l'exportation vers des pays tiers et doivent être utilisées de manière à éviter leur introduction dans des produits à base de viande ou des préparations à base de viande destinés aux échanges intracommunautaires ou à l'exportation vers des pays tiers, sauf si elles ont subi le traitement visé dans le tableau 1, points a), b) ou c), de l'annexe III de la directive 2002/99/CE.

Article 3

Sans préjudice des mesures déjà prises dans le cadre de la directive 92/40/CEE, les autorités compétentes d'Allemagne veillent à ce que la dépopulation préventive des élevages de volaille exposés situés dans les zones frappées de restrictions et l'abattage des autres volailles et oiseaux détenus dans les zones jugées à risque soient effectués aussi vite que possible.

Les mesures de précaution visées au 1^{er} alinéa sont prises sans préjudice de la décision 90/424/CEE du Conseil.

Article 4

Pour renforcer la biosécurité dans le secteur de la volaille, l'autorité vétérinaire compétente d'Allemagne fait en sorte qu'à l'intérieur de la zone décrite à l'annexe:

- a) les œufs de table ne soient transportés que d'une exploitation vers un lieu de conditionnement, soit dans un emballage jetable ou dans des conteneurs, des plateaux ou autre matériel réutilisable qui doivent être nettoyés et désinfectés avant et après chaque utilisation conformément au point d). En outre, dans le cas des œufs de table originaires d'une zone extérieure à celle visée à l'annexe ou d'un autre État membre, l'autorité vétérinaire compétente veille à ce que tout emballage, conteneur, plateau ou autre matériel réutilisable ayant servi pour le transport soit directement retourné à l'expéditeur après avoir été nettoyé et désinfecté comme prescrit au point d), ou fasse l'objet d'un autre type de prise en charge, sous contrôle officiel et conformément aux instructions de l'autorité compétente, dans le but d'éviter toute contamination croisée;
- b) les volailles destinées à un abattage immédiat soient transportées dans des camions et dans des caisses à claire-voie ou des cages qui doivent être nettoyés et désinfectés avant et après chaque utilisation comme prescrit au point d). En outre, dans le cas des volailles d'abattage originaires d'une zone extérieure à celle visée à l'annexe ou d'un autre État membre, l'autorité vétérinaire compétente veille à ce que les caisses, cages ou conteneurs soient directement retournés à l'expéditeur après avoir été nettoyés et désinfectés comme prescrit au point d), ou fassent l'objet d'un autre type de prise en charge, sous contrôle officiel et conformément aux instructions de l'autorité compétente, dans le but d'éviter toute contamination croisée;
- c) les poussins d'un jour soient transportés dans du matériel de conditionnement jetable devant être détruit après utilisation;
- d) les désinfectants et le mode de nettoyage et de désinfection soient agréés par l'autorité compétente.

Article 5

L'autorité vétérinaire compétente d'Allemagne veille à l'adoption, à l'intérieur de la zone décrite en annexe, de mesures strictes en matière de biosécurité à tous les niveaux de la production de volaille et d'œufs, afin d'éviter les contacts présentant un risque susceptible d'entraîner la propagation de l'influenza aviaire entre exploitations. Ces mesures visent en particulier à éviter les contacts présentant un risque dû aux volailles, aux modes de transport, aux équipements et aux personnes entrant ou quittant les élevages de volailles, aux lieux de conditionnement des œufs, aux couvoirs, aux abattoirs, aux usines de fabrication d'aliments, aux usines de traitement des déjections et aux ateliers d'équarrissage. À cet effet, tous les éleveurs de volaille doivent tenir un registre de toutes les visites professionnelles dans leur exploitation ainsi que de leurs propres visites professionnelles dans d'autres élevages de volaille.

Article 6

1. Les autorités allemandes font en sorte que des mesures de précaution appropriées soient prises en ce qui concerne la prévention des infections dues à l'influenza chez les personnes qui travaillent dans les élevages de volaille et autres personnes exposées. Ces mesures peuvent comporter:

- a) l'utilisation de vêtements, de gants et de lunettes de protection;
- b) la vaccination contre l'influenza humaine;
- c) un traitement antiviral prophylactique.

2. Dans le cadre du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, les autorités allemandes informent régulièrement la Commission des mesures qu'elles ont prises.

Article 7

1. Les autorités allemandes procèdent à des prélèvements d'échantillons sérologiques sur les porcs détenus dans toutes les exploitations où la présence d'influenza aviaire a été constatée sur la volaille.

2. En cas de résultats positifs, les porcs ne peuvent être transférés vers un autre élevage de porcs ou vers un abattoir qu'après autorisation de l'autorité vétérinaire compétente, à condition que les tests appropriés aient fait apparaître que le risque de propagation des virus de l'influenza aviaire est négligeable.

3. Tout mouvement vers d'autres élevages de porcs est subordonné à la levée de toutes les restrictions relatives à l'influenza aviaire dans l'exploitation d'origine.

4. Dans le cadre du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, les autorités allemandes informent régulièrement la Commission des résultats de l'enquête.

Article 8

La présente décision s'applique jusqu'au 30 mai 2003 à minuit.

Article 9

L'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

David BYRNE

Membre de la Commission

ANNEXE

Land de Rhénanie du Nord-Westphalie, sur le territoire allemand, subdivisé en:
un secteur A: correspondant à la zone située sur la rive occidentale du Rhin;
un secteur B: correspondant à la zone située sur la rive orientale du Rhin.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 mai 2003

établissant les prescriptions à respecter pour prévenir l'influenza aviaire chez les oiseaux sensibles dans certains États membres

[notifiée sous le numéro C(2003) 1691]

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

(2003/359/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 90/425/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques applicables dans les échanges intracommunautaires de certains animaux vivants et produits dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 2002/33/CE ⁽²⁾, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 92/40/CEE du Conseil du 19 mai 1992 ⁽³⁾ établissant des mesures communautaires de lutte contre l'influenza aviaire, modifiée par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, définit les mesures minimales de lutte à appliquer en cas d'apparition de l'influenza aviaire chez les volailles, sans préjudice des dispositions communautaires régissant les échanges intracommunautaires.
- (2) La directive 92/65/CEE du Conseil du 13 juillet 1992 définissant les conditions de police sanitaire régissant les échanges et les importations dans la Communauté d'animaux, de spermes, d'ovules et d'embryons non soumis, en ce qui concerne les conditions de police sanitaire, aux réglementations communautaires spécifiques visées à l'annexe A section I de la directive 90/425/CEE ⁽⁴⁾, modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1282/2002 de la Commission ⁽⁵⁾, et notamment son article 3, dispose que les échanges et les importations des animaux, des spermes, des ovules et des embryons concernés ne doivent pas être interdits ou restreints pour des raisons de police sanitaire autres que celles qui résultent de l'application de la législation communautaire, et notamment des mesures de sauvegarde éventuellement prises.
- (3) La directive 1999/22/CE du Conseil du 29 mars 1999 relative à la détention d'animaux sauvages dans un environnement zoologique ⁽⁶⁾, et notamment son article 2, définit la notion de jardin zoologique.
- (4) Depuis le 28 février 2003, les Pays-Bas ont déclaré plusieurs foyers d'influenza aviaire. La Belgique a également déclaré plusieurs foyers depuis le 16 avril 2003. Le

9 mai 2003, les autorités vétérinaires allemandes ont informé la Commission d'une forte suspicion d'influenza aviaire, suspicion qui a été officiellement confirmée le 13 mai 2003, dans un troupeau de volaille dans le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie.

- (5) En vue d'éviter la propagation de l'infection et après évaluation de la situation épidémiologique, il se peut que l'abattage à titre préventif des volailles présentant un risque soit opportun et que les autorités compétentes des États membres concernés le décident.
- (6) Les États membres concernés ont pris les mesures immédiates prévues par la directive 92/40/CEE du Conseil, avant que la présence de la maladie soit officiellement confirmée.
- (7) Par souci de clarté et de transparence, après avoir consulté les autorités des États membres concernés, la Commission a adopté plusieurs décisions renforçant ainsi les mesures prises par ce pays.
- (8) Conformément à la décision 2003/214/CE de la Commission du 27 mars 2003 relative à des mesures de protection contre l'influenza aviaire aux Pays-Bas ⁽⁷⁾, à la décision 2003/275/CE de la Commission du 16 avril 2003 relative à des mesures de protection relatives à une forte suspicion d'influenza aviaire en Belgique ⁽⁸⁾ et à la décision 2003/333/CE du 12 mai 2003 concernant des mesures de protection relative à une forte suspicion d'influenza aviaire en Allemagne ⁽⁹⁾, les autorités néerlandaises, belges et allemandes ont commencé, à titre préventif, à vider les exploitations et à abattre les volailles des exploitations et des zones présentant un risque, afin d'éviter toute nouvelle propagation du virus.
- (9) La directive 92/40/CEE ne s'applique pas en cas de découverte de l'influenza aviaire chez d'autres oiseaux; dans ce cas, toutefois, l'État membre concerné communique à la Commission toutes les mesures qu'il a prises.
- (10) Afin de protéger les races rares de volaille et les oiseaux menacés d'extinction et de préserver la biodiversité, les États membres concernés peuvent décider de vacciner d'urgence ces oiseaux sensibles contre l'influenza aviaire.

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29.⁽²⁾ JO L 315 du 19.11.2002, p. 14.⁽³⁾ JO L 167 du 22.6.1992, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 268 du 14.9.1992, p. 52.⁽⁵⁾ JO L 187 du 16.7.2002, p. 3.⁽⁶⁾ JO L 94 du 9.4.1999, p. 24.⁽⁷⁾ JO L 81 du 28.3.2003, p. 48.⁽⁸⁾ JO L 99 du 17.4.2003, p. 57.⁽⁹⁾ JO L 116 du 13.5.2003, p. 28.

- (11) À cette fin et compte tenu de l'évolution de la situation de l'influenza aviaire aux Pays-Bas et en Belgique, la décision de la Commission du 25 avril 2003 établissant les prescriptions à respecter pour prévenir l'influenza aviaire chez les oiseaux sensibles détenus dans les jardins zoologiques de la Belgique et des Pays-Bas ⁽¹⁾ a été adoptée et définit les mesures applicables au cas où les États membres concernés décident de vacciner d'urgence les oiseaux sensibles contre l'influenza aviaire.
- (12) La vaccination d'urgence, même limitée à des catégories particulières d'animaux qui ne sont pas concernés au premier chef par les échanges, peut contribuer à hypothéquer le statut à l'égard de l'influenza aviaire en matière d'échanges internationaux, et ce, pas uniquement pour l'État membre ou la partie du territoire de celui-ci dans laquelle la vaccination est effectuée.
- (13) Il convient dès lors de définir des conditions spéciales relatives aux échanges d'oiseaux vaccinés et de prévoir que les informations essentielles concernant la vaccination d'urgence soient précisées dans un programme à soumettre par les États membres concernés et les autres États membres.
- (14) Les exigences énoncées dans la présente décision s'appliquent aux jardins zoologiques définis dans la directive 1999/22/CE et aux autres organismes susceptibles de détenir des oiseaux sensibles d'espèces rares.
- (15) Par souci de clarté, il convient d'annuler la décision 2003/291/CE et de la remplacer par la présente décision.
- (16) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Au sens de la présente décision, les définitions suivantes sont applicables:

- «jardin zoologique»: les établissements visés à l'article 2 de la directive 1999/22/CE du Conseil,
- «organismes, instituts ou centres officiellement agréés» visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), de la directive 92/65/CEE du Conseil,
- «oiseaux sensibles»: tout oiseau d'une espèce sensible à l'influenza aviaire qui n'est pas destiné à la production de produits animaux.

Article 2

Les autorités vétérinaires compétentes des États membres énumérés à l'annexe I veillent à l'adoption de mesures strictes en matière de biosécurité dans les jardins zoologiques et les organismes, instituts ou centres officiellement agréés, où sont détenus des oiseaux sensibles, afin d'éviter les contacts présen-

tant un risque susceptible d'entraîner l'introduction et la propagation de l'influenza aviaire. Ces mesures visent en particulier à éviter tout contact à risque avec le public et avec les élevages de volaille.

Article 3

Les autorités vétérinaires compétentes des États membres énumérés à l'annexe I peuvent décider de vacciner d'urgence contre l'influenza aviaire, dans les jardins zoologiques et les organismes, instituts ou centres officiellement agréés, les oiseaux risquant de contracter la maladie, sur leur territoire dans les zones définies à l'annexe II et conformément aux prescriptions établies à l'annexe III de la présente décision.

Article 4

Dans le cadre du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, les États membres concernés présentent officiellement aux autres États membres et à la Commission le programme de vaccination d'urgence contre l'influenza aviaire visé à l'article 3. Le programme comporte au moins les informations détaillées suivantes:

- l'adresse et l'emplacement exacts des jardins zoologiques et des organismes, instituts ou centres officiellement agréés où la vaccination doit avoir lieu,
- l'identification spécifique et le nombre d'oiseaux sensibles,
- l'identification individuelle des oiseaux à vacciner,
- le type de vaccin à utiliser, le plan et les dates de la vaccination,
- les motifs justifiant la décision de mettre en œuvre les mesures,
- le calendrier des vaccinations à effectuer.

Article 5

Les États membres énumérés à l'annexe I mettent en œuvre les mesures nationales prévues par la présente décision et en informent immédiatement la Commission.

Article 6

La décision 2003/291/CE est abrogée. Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente directive.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2003.

Par la Commission

David BYRNE

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 105 du 26.4.2003, p. 34.

ANNEXE I

- Belgique;
- Allemagne;
- Pays-Bas.

ANNEXE II

- l'ensemble du territoire de la Belgique;
 - en Allemagne, le territoire du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie, délimité à l'est par le Rhin et à l'ouest par les frontières des Pays-Bas, de Belgique et du Land de Rhénanie-Palatinat;
 - l'ensemble du territoire des Pays-Bas.
-

ANNEXE III

CONDITIONS D'UTILISATION DE LA VACCINATION D'URGENCE DANS LA LUTTE CONTRE L'INFLUENZA AVIAIRE ET SON ÉRADICATION

1. Portée de la vaccination à effectuer	La vaccination n'est pratiquée que sur les oiseaux sensibles des jardins zoologiques ou des organismes, instituts ou centres officiellement agréés.
2. Espèce et âge des animaux à vacciner	Une liste de tous les animaux à vacciner avec l'indication de leur identité particulière doit être établie et conservée pendant au moins dix ans.
3. Durée de la campagne de vaccination	Tous les oiseaux à vacciner sont vaccinés aussi rapidement que possible. En tout état de cause, chaque vaccination doit être achevée dans les 96 heures.
4. Mesures conservatoires spécifiques pour les animaux vaccinés et les produits issus des animaux vaccinés	Les animaux vaccinés ne peuvent faire l'objet d'échanges ou être déplacés d'un jardin zoologique ou d'un organisme, institut ou centre officiellement agréé à un autre à l'intérieur du même État membre que sous contrôle officiel ou avec l'autorisation spéciale d'un autre État membre. Les produits animaux issus de ces animaux ne doivent pas entrer dans la chaîne alimentaire.
5. Identification spéciale et enregistrement spécial des animaux vaccinés	Les animaux vaccinés doivent pouvoir être identifiés individuellement et leurs documents d'identité doivent porter une mention précise à cet égard. Dans la mesure du possible, une marque indélébile indiquant que les animaux sont vaccinés doit être apposée au moment de la vaccination.
6. Autres points en rapport avec la vaccination d'urgence	
6.1. Exécution de la campagne de vaccination	La vaccination est effectuée sous la surveillance d'un vétérinaire officiel des autorités compétentes. Les mesures nécessaires doivent avoir été mises en place pour éviter tout risque de propagation du virus. Les éventuelles quantités résiduelles de vaccin doivent être renvoyées au point de distribution des vaccins, accompagnées d'un document indiquant le nombre d'animaux vaccinés et le nombre de doses utilisées. Dans la mesure du possible, un échantillon de sang est à prélever avant et au moins trente jours après la vaccination aux fins de contrôle sérologique de la fièvre aphteuse. Le registre des résultats des tests doit être conservé pendant dix ans au moins.
6.2. Vaccin à utiliser	Le vaccin inactivé à utiliser doit être correctement formulé et être efficace à l'égard du type de virus présent. Ce vaccin est utilisé conformément aux instructions du fabricant et/ou des autorités vétérinaires.
6.3. Information de la Commission sur l'application du présent programme	Un rapport détaillé sur l'exécution du programme, comprenant les résultats des tests effectués, est présenté à la Commission et aux États membres dans le cadre du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale.