

Journal officiel

de l'Union européenne

L 326



Édition
de langue française

Législation

56^e année
6 décembre 2013

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 1261/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 modifiant le règlement (CE) n° 723/2009 relatif à un cadre juridique communautaire applicable à un consortium pour une infrastructure européenne de recherche (ERIC) 1**
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 1262/2013 de la Commission du 28 novembre 2013 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Puruveden Muikku (IGP)] 3**
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 1263/2013 de la Commission du 28 novembre 2013 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Valašský frgál (IGP)] 5**
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 1264/2013 de la Commission du 3 décembre 2013 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté ⁽¹⁾ 7**
- ★ **Règlement (UE) n° 1265/2013 de la Commission du 4 décembre 2013 interdisant la pêche du sébaste de l'Atlantique dans la zone OPANO 3 L N par les navires battant pavillon du Portugal 35**
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 1266/2013 de la Commission du 5 décembre 2013 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Holsteiner Tilsiter (IGP)] 37**

Prix: 4 EUR

(suite au verso)

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

FR

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

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

★ Règlement d'exécution (UE) n° 1267/2013 de la Commission du 5 décembre 2013 modifiant pour la deux cent septième fois le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées au réseau Al-Qaida	39
Règlement d'exécution (UE) n° 1268/2013 de la Commission du 5 décembre 2013 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes	41

DÉCISIONS

2013/714/UE:

★ Décision du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relative à la mobilisation du Fonds de solidarité de l'Union européenne, conformément au point 26 de l'accord inter-institutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière	43
--	----

2013/715/UE:

★ Décision du Conseil du 2 décembre 2013 établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de la conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce en ce qui concerne l'adhésion de la République du Yémen à l'Organisation mondiale du commerce	44
---	----

2013/716/UE:

★ Décision d'exécution de la Commission du 4 décembre 2013 modifiant la décision d'exécution 2011/861/UE portant dérogation temporaire aux règles d'origine fixées à l'annexe II du règlement (CE) n° 1528/2007 du Conseil afin de tenir compte de la situation particulière du Kenya en ce qui concerne les longes de thon [notifiée sous le numéro C(2013) 8537].....	45
---	----

2013/717/UE:

★ Décision d'exécution de la Commission du 4 décembre 2013 fixant la participation financière de l'Union aux dépenses effectuées par l'Allemagne dans le contexte des interventions d'urgence menées pour lutter contre l'influenza aviaire en 2011 [notifiée sous le numéro C(2013) 8545]	47
--	----

2013/718/UE:

★ Décision d'exécution de la Commission du 4 décembre 2013 modifiant l'annexe I de la décision 2004/211/CE en ce qui concerne l'entrée relative au Brésil sur la liste des pays tiers et des parties de ces pays en provenance desquels les importations dans l'Union européenne d'équidés vivants et de sperme, d'ovules et d'embryons de l'espèce équine sont autorisées, modifiant l'annexe II, point D), de la décision 92/260/CEE en ce qui concerne les exigences en matière d'essais pour la morve et modifiant les décisions 92/260/CEE, 93/196/CEE et 93/197/CEE en ce qui concerne certaines dénominations géographiques [notifiée sous le numéro C(2013) 8553] (¹)...	49
--	----

Rectificatifs

★ Rectificatif au règlement (UE) n° 487/2013 de la Commission du 8 mai 2013 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique et scientifique, le règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges (JO L 149 du 1.6.2013)	53
---	----



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

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 1261/2013 DU CONSEIL

du 2 décembre 2013

modifiant le règlement (CE) n° 723/2009 relatif à un cadre juridique communautaire applicable à un consortium pour une infrastructure européenne de recherche (ERIC)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 187 et 188,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) n° 723/2009 du Conseil ⁽²⁾ établit un cadre juridique fixant les exigences et procédures à respecter pour la création d'un Consortium pour une infrastructure européenne de recherche (ERIC) ainsi que les effets de cette création.

(2) Le soutien aux infrastructures de recherche en Europe et le développement de celles-ci constituent un objectif de longue date de l'Union, qui s'est traduit en dernier lieu par la décision n° 1982/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ et, en particulier, par la décision 2006/974/CE du Conseil ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO C 161 du 6.6.2013, p. 58.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 723/2009 du Conseil du 25 juin 2009 relatif à un cadre juridique communautaire applicable à un Consortium pour une infrastructure européenne de recherche (ERIC) (JO L 206 du 8.8.2009, p. 1).

⁽³⁾ Décision n° 1982/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 relative au septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013) (JO L 412 du 30.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ Décision 2006/974/CE du Conseil du 19 décembre 2006 relative au programme spécifique «Capacités» mettant en œuvre le septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des activités de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013) (JO L 54 du 22.2.2007, p. 101).

(3) Le Forum stratégique européen pour les infrastructures de recherche (ESFRI) et le groupe de réflexion sur les infrastructures en ligne (e-IRG) ont rédigé et mis à jour la toute première feuille de route européenne pour les infrastructures de recherche.

(4) Depuis l'entrée en vigueur, en 2009, du cadre juridique communautaire applicable à un ERIC, deux infrastructures européennes de recherche ont obtenu le statut ERIC.

(5) L'adhésion à un ERIC est ouverte aux États membres, aux pays associés, aux pays tiers autres que les pays associés, ainsi qu'aux organisations intergouvernementales.

(6) Les pays associés participent pleinement à l'élaboration et à la mise en œuvre des infrastructures européennes de recherche et devraient avoir la possibilité de participer aux ERIC au même titre que les États membres, dans la mesure où ils contribuent, par leur soutien, à l'excellence scientifique de la recherche de l'Union ainsi qu'à la compétitivité de l'économie de l'Union.

(7) Afin de faciliter la participation des pays associés à des ERIC, l'article 9, paragraphes 2 et 3, du règlement (CE) n° 723/2009 devrait être modifié afin que les critères de composition et les droits de vote reflètent pleinement les contributions des pays associés,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 9 du règlement (CE) n° 723/2009, les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les membres de l'ERIC doivent comprendre un État membre et deux autres pays qui sont, soit des États membres, soit des pays associés. D'autres États membres ou pays associés peuvent adhérer à tout moment, en qualité de membres, moyennant le respect de conditions équitables et raisonnables précisées dans les statuts, et en qualité d'observateurs sans droit de vote, selon les conditions précisées dans lesdits statuts. Des pays tiers autres que les pays associés, ainsi que des organisations intergouvernementales, peuvent également adhérer à un ERIC, sous réserve de l'accord de l'assemblée des membres visée à l'article 12, point a), en accord avec les conditions et les procédures d'accès au statut de membre prévues dans les statuts.

3. Les États membres ou pays associés détiennent conjointement la majorité des droits de vote au sein de l'assemblée des membres. Dans le cas d'un ERIC hébergé par un État membre, les propositions de modification de ses statuts nécessitent l'accord de la majorité des États membres qui sont membres dudit ERIC.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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 les États membres conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2013.

Par le Conseil

Le président

E. GUSTAS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1262/2013 DE LA COMMISSION**du 28 novembre 2013****enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Puruveden Muikku (IGP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012, la demande d'enregistrement de la dénomination «Puruveden Muikku» déposée par la Finlande a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.

- (2) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la dénomination «Puruveden Muikku» doit donc être enregistrée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination figurant à l'annexe du présent règlement est enregistrée.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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 28 novembre 2013.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Dacian CIOLOȘ
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 140 du 18.5.2013, p. 17.

ANNEXE

Produits agricoles destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité:

Classe 1.7. Poissons, mollusques, crustacés frais et produits dérivés

FINLANDE

Puruveden Muikku (IGP)

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1263/2013 DE LA COMMISSION**du 28 novembre 2013****enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Valašský frgál (IGP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012, la demande d'enregistrement de la dénomination «Valašský frgál» déposée par la République tchèque a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.

- (2) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la dénomination «Valašský frgál» doit donc être enregistrée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination figurant à l'annexe du présent règlement est enregistrée.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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 28 novembre 2013.

*Par la Commission,
au nom du président,
Dacian CIOLOȘ
Membre de la Commission*

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 155 du 1.6.2013, p. 9.

ANNEXE

Produits agricoles et denrées alimentaires énumérés à l'annexe I, point I, du règlement (UE) n° 1151/2012:

Classe 2.4. Produits de la boulangerie, pâtisserie, confiserie ou biscuiterie

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Valašský frgál (IGP)

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1264/2013 DE LA COMMISSION

du 3 décembre 2013

modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE⁽¹⁾, et notamment son article 4⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission⁽³⁾ a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur la base de ces informations.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, des faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter des documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire un exposé oral à la Commission et au comité institué par le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil (ci-après le «comité de la sécurité aérienne») ⁽⁴⁾.

(5) La Commission a transmis au comité de la sécurité aérienne des informations actualisées sur les discussions conjointes en cours, dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005 et de son règlement d'application (CE) n° 473/2006, avec les autorités compétentes et des transporteurs aériens des États suivants: République de Guinée, Indonésie, Kazakhstan, Kirghizstan, Liban, Iran, Madagascar, République islamique de Mauritanie, Mozambique, Népal, Philippines et Zambie. La Commission a également transmis au comité de la sécurité aérienne des informations sur l'Albanie, l'Inde, le Yémen et le Zimbabwe, ainsi que des informations actualisées sur des consultations techniques avec la Fédération de Russie et sur le suivi de la situation en Libye.

(6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des rapports relatifs aux audits réalisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP). Les États membres ont été invités à accorder la priorité aux inspections au sol portant sur des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans des États où l'OACI a relevé de graves problèmes de sécurité ou dans des États dont le régime de surveillance en matière de sécurité présente de graves manquements selon les conclusions de l'AESA. Outre les discussions entamées par la Commission au titre du règlement (CE) n° 2111/2005, la priorité accordée aux inspections au sol permettra d'obtenir des informations supplémentaires sur les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans ces États.

(7) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les conclusions de l'analyse des inspections au sol effectuées dans le cadre du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission⁽⁵⁾.

(8) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu les exposés de l'AESA sur les projets d'assistance technique menés dans des États concernés par des mesures ou faisant l'objet d'un suivi au titre du règlement (CE) n° 2111/2005. Le comité a été informé des plans de l'AESA et des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de contribuer à résoudre les cas de non-conformité aux normes internationales applicables. Les États membres ont également été invités à répondre à

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.

⁽⁴⁾ Règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, JO L 296 du 25.10.2012, p. 1.

ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA. À cet égard, la Commission a souligné l'utilité de procurer à la communauté internationale de l'aviation, notamment par l'intermédiaire de la base de données SCAN de l'OACI, des informations sur l'assistance technique fournie par l'Union et par ses États membres afin d'améliorer la sécurité aérienne dans le monde entier.

- (9) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu un exposé d'Eurocontrol sur l'état d'avancement et l'évolution du système d'alerte à l'appui du programme SAFA de l'UE. Une attention particulière a été accordée aux statistiques liées aux messages d'alerte concernant les transporteurs interdits d'exploitation et aux améliorations qu'il serait possible d'apporter au système.

Transporteurs aériens de l'Union européenne

- (10) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations tirées d'inspections au sol effectuées au titre du programme SAFA sur des appareils de transporteurs aériens de l'Union ou d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et audits spécifiques effectués par des autorités aéronautiques nationales, plusieurs États membres ont imposé des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. La Roumanie a fait savoir que le certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur Jetran Air a été retiré, et l'Espagne a annoncé que le CTA d'IMD Airways avait expiré et était en voie d'être retiré.
- (11) Les États membres ont réaffirmé que, dans l'hypothèse où des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes de sécurité applicables par des transporteurs aériens de l'Union, ils étaient prêts à intervenir en conséquence.

Transporteurs aériens de la République de Guinée

- (12) Ainsi qu'il avait été convenu lors de la réunion qui s'est tenue à Bruxelles en janvier 2013, les autorités compétentes de la République de Guinée (DNAC) ont régulièrement communiqué des informations sur le processus actuel de mise en œuvre du plan de mesures correctives approuvé par l'OACI en décembre 2012, ainsi que sur toutes les activités s'y rapportant.
- (13) Le dernier rapport d'activité, reçu le 15 octobre 2013, passe en revue les activités et les événements les plus récents concernant la mise en œuvre dudit plan. La traduction en français de la réglementation de la République de Guinée en matière d'aviation civile (initialement inspirée de la réglementation en vigueur dans les pays anglophones voisins, dont elle emprunte de larges pans) a été achevée au début du mois d'août 2013. La loi révisée sur l'aviation civile a été transmise au parlement en vue de son adoption le 21 août 2013. Le système de formation des inspecteurs proposé par la BAGASOO (organisation du groupe de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation) a été adopté. La désignation du point de contact central de la Guinée pour les marchandises dangereuses et la notification de cette désignation à l'OACI ont eu lieu le 3 septembre 2013.

- (14) Le 30 août 2013, la DNAC a soumis à l'OACI le plan de mesures correctives révisé et actualisé. Toutes les mesures correctives prévues pour 2012 et le premier semestre de 2013 ont été mises en œuvre, et celles qui étaient prévues pour les 3^e et 4^e trimestres de 2013 sont en cours de réalisation. La validation de ces mesures par l'OACI est en cours.

- (15) Tous les CTA en vigueur jusqu'alors ayant été suspendus à la fin du mois de mars 2013, une procédure complète de certification aux normes de l'OACI (en 5 phases) d'un transporteur aérien national (PROBIZ Guinée, exploitant un aéronef de type Beechcraft King Air 90) est en cours, avec l'aide et l'appui d'une mission spécifique CAFAC/BAGASOO, en parallèle avec la formation des inspecteurs de la DNAC en conditions réelles sur l'ensemble du processus. PROBIZ n'assure pas de vols à destination de l'Union.

- (16) La DNAC a demandé une mission de coordination et de validation sur place (ICVM) afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives, que l'OACI envisage d'effectuer en mai 2014.

- (17) Si des informations pertinentes quant à la sécurité devaient indiquer l'existence de risques imminents en matière de sécurité dus au non-respect des normes internationales de sécurité, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de l'Inde

- (18) La Commission a fait part de ses contacts suivis avec les autorités indiennes en ce qui concerne la surveillance de ses transporteurs aériens. La Commission, s'étant enquis par écrit en octobre 2007 et janvier 2010 auprès de la direction générale de l'aviation civile (DGCA) de l'Inde de certains transporteurs à l'égard desquels celle-ci exerce une responsabilité réglementaire, se déclare satisfaite des réponses qu'elle a reçues.

- (19) Plus récemment, une ICVM a été effectuée en décembre 2012, à l'issue de laquelle ont été relevés deux graves problèmes de sécurité. Le premier concernait la procédure de certification pour les CTA et la seconde, l'approbation de modifications et de réparations d'aéronefs étrangers possédant un certificat de type et immatriculés en Inde. La Commission a adressé une nouvelle lettre aux autorités indiennes le 30 avril 2013 afin d'obtenir de plus amples informations sur les graves problèmes de sécurité et d'évoquer d'autres questions liées au suivi de routine des informations en matière de sécurité assuré par l'AESA dans le cadre de la surveillance de la sécurité au sein de l'État indien. La DGCA a répondu le 10 mai 2013 et a fourni des précisions sur les mesures correctives arrêtées pour remédier aux graves problèmes de sécurité. En août 2013, l'OACI a procédé à une deuxième ICVM en Inde pour vérifier si ce pays avait mis en œuvre avec succès les mesures correctives qui avaient été convenues avec l'OACI. À la suite de cette ICVM, l'OACI a levé les graves problèmes de sécurité. Le rapport complet de l'ICVM n'est pas encore disponible.

- (20) Il importe de signaler également que l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis a effectué en août 2013 une mission d'évaluation de la sécurité aérienne internationale (IASA). En l'état actuel, l'État indien conserve son statut de conformité de catégorie 1 auprès de la FAA. Si ce statut devait être revu à la baisse ultérieurement, la Commission devrait envisager l'ouverture de consultations formelles avec les autorités indiennes conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.
- (21) Les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les opérateurs indiens en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de l'Indonésie

- (22) Les discussions avec les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) se poursuivent en vue de suivre les progrès réalisés par la DGCA pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie respecte les normes internationales de sécurité.
- (23) Le 2 août 2013, la compagnie aérienne PT. Citilink Indonesia s'est adressée par écrit à la Commission pour demander son retrait de la liste de l'annexe A. Sa lettre s'accompagnait d'une ample documentation sur l'achèvement de la procédure de certification en 5 phases.
- (24) Une réunion technique a été organisée à Bruxelles le 5 novembre 2013 entre Citilink Indonesia, la Commission, l'AESA et des États membres afin d'examiner l'abondante documentation fournie par la compagnie aérienne. La DGCA a également été invitée à cette réunion, mais a estimé que sa participation n'était pas indispensable à ce stade. Sur la base de cette réunion, la Commission s'emploiera, avec la DGCA, à obtenir tous les éclaircissements nécessaires afin de pouvoir décider si et quand elle serait en mesure de proposer la levée des restrictions imposées à Citilink Indonesia.
- (25) Dans sa lettre du 23 octobre 2013, la DGCA a également fourni des informations actualisées concernant d'autres transporteurs aériens faisant l'objet de sa surveillance. Elle a informé la Commission qu'un CTA avait été délivré le 23 avril 2013, sous le n° 121-050, à PT Batik Air Indonesia. Toutefois, étant donné que la DGCA n'a pas fourni la preuve que la surveillance en matière de sécurité de ce transporteur aérien est assurée dans le respect des normes de sécurité internationales, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur devrait figurer à l'annexe A.
- (26) La Commission et le comité de la sécurité aérienne continueront d'encourager la DGCA dans ses efforts pour atteindre son objectif, à savoir la mise en place d'un système de transport aérien en totale conformité avec les normes de l'OACI.

Transporteurs aériens du Kazakhstan

- (27) La Commission a poursuivi activement les discussions avec les autorités compétentes du Kazakhstan afin de s'informer et de suivre les progrès accomplis par lesdites autorités dans leurs efforts de longue haleine pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés au Kazakhstan respecte les normes internationales de sécurité.
- (28) Ainsi, dans une lettre du 8 août 2013, la commission de l'aviation civile (CAC) du Kazakhstan a communiqué des informations sur les activités de recertification en cours visant à harmoniser les procédures et pratiques relatives à la délivrance et au contrôle des certificats de transporteur au Kazakhstan avec celles de l'OACI. La CAC a également fait savoir qu'à la suite de cette opération, plusieurs opérateurs aériens se sont vu suspendre ou retirer leur certificat.
- (29) Le 18 octobre 2013, la Commission a reçu des documents confirmant, d'une part, le retrait de six CTA détenus par Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air et Kazair West (qui avait déjà fait l'objet d'une nouvelle certification au titre du travail aérien et avait déjà été retiré de l'annexe A⁽¹⁾) et, d'autre part, la suspension jusqu'au 4 août 2013 des CTA de Semeyavia et Irtysh Air. Par la suite, la CAC a également fait savoir que le CTA de Semeyavia avait expiré entre-temps et que l'opérateur n'avait sollicité ni la prolongation ni la délivrance d'un nouveau certificat. Le CTA de Irtysh Air a été suspendu pour une nouvelle durée indéterminée. Étant donné que la suspension d'un CTA est une mesure provisoire qui n'entraîne pas nécessairement la cessation des activités aériennes du transporteur aérien, Irtysh Air devrait être maintenu dans l'annexe A. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé que six transporteurs aériens — Mega, Samal, Euro-Asia Air International, Asia Continental Airlines, Deta Air et Semeyavia — devraient être retirés de l'annexe A.
- (30) La Commission et le comité de la sécurité aérienne soutiennent les mesures prises par les autorités compétentes du Kazakhstan sur la mise en place d'un système de surveillance de l'aviation civile respectant les normes internationales de sécurité. À cet égard, elle les invite à accélérer et à intensifier les efforts déployés en vue de la mise en œuvre du plan de mesures correctives, comme convenu avec l'OACI, en mettant l'accent sur la résolution immédiate des deux graves problèmes de sécurité. La Commission encourage en outre la participation active du Kazakhstan au projet TRACECA de l'Union dans le domaine de la sécurité aérienne, destiné à renforcer les connaissances et l'expérience des inspecteurs de sécurité de la CAC.
- (31) La Commission reste déterminée à organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une visite sur place au Kazakhstan et à préparer un réexamen du dossier par le comité de la sécurité aérienne lorsque des progrès suffisants auront été réalisés pour remédier aux faiblesses détectées en matière de sécurité.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 1146/2012 de la Commission du 3 décembre 2012, JO L 333 du 5.12.2012, p. 7.

(32) En ce qui concerne les activités aériennes d'Air Astana à destination de l'Union, les États membres et l'AESA ont confirmé que les inspections au sol effectuées dans des aéroports de l'Union dans le cadre du programme SAFA n'avaient pas permis d'observer de problèmes particuliers. Les autorités compétentes des États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs d'Air Astana conformément au règlement (UE) n° 965/2012. Sur cette base, la Commission préparera une révision des restrictions actuelles imposées aux activités d'Air Astana en prévision de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens du Kirghizstan

(33) La Commission procède actuellement à des discussions avec les autorités compétentes du Kirghizstan en vue de dresser une liste de transporteurs aériens dont la certification et la surveillance sont susceptibles de répondre aux normes internationales de sécurité et pour lesquels un assouplissement progressif des restrictions pourrait être envisagé.

(34) Cependant, comme cela avait déjà été le cas lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne de juin 2013, les autorités kirghizes n'ont pas présenté, pour la réunion de novembre 2013, d'observations écrites qui permettraient à la Commission de préparer un réexamen du dossier. De plus, le Kirghizstan n'ayant pas communiqué d'éléments probants, la Commission n'est pas en mesure de proposer que soient retirés de la liste de l'UE les transporteurs kirghizes dont les certificats de transporteur aérien ne leur permettent pas d'effectuer des opérations de transport aérien commercial.

(35) Le 24 octobre 2013, la Commission a reçu des copies des CTA et des spécifications opérationnelles du transporteur nouvellement certifié TEZ JET, qui a commencé à exploiter des vols commerciaux le 1^{er} août 2013. Les copies des documents relatifs à trois autres transporteurs aériens certifiés récemment (Kyrgyz Airlines, S. Group International et Heli Sky), qui figurent au demeurant sur le site internet officiel de l'autorité compétente de la République kirghize, n'ont pas été reçues. Étant donné que les autorités compétentes du Kirghizstan n'ont pas été en mesure de fournir la preuve que la surveillance en matière de sécurité de ces quatre transporteurs aériens est assurée dans le respect des normes internationales de sécurité, il est estimé, sur la base des critères communs, que TEZ JET, Kyrgyz Airlines, S. Group International et Heli Sky devraient figurer à l'annexe A.

(36) La Commission invite les autorités compétentes du Kirghizstan à accélérer les travaux visant à remédier aux lacunes de sécurité, dont celles qui ont été relevées par l'OACI, et à communiquer régulièrement à la Commission des informations sur les progrès réalisés en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés au Kirghizstan pour, à terme, permettre à la Commission de présenter une proposition de réexamen du dossier au comité de la sécurité aérienne. À cette condition, la Commission reste déterminée à organiser, avec l'aide de l'AESA et l'appui des États membres, une mission d'évaluation de la sécurité sur place de manière à pouvoir confirmer que les autorités compétentes kirghizes sont en mesure

d'exercer leurs fonctions de surveillance dans le respect des normes internationales et préparer un réexamen du dossier au comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens du Liban

(37) Du 5 au 11 décembre 2012, l'OACI a effectué une ICVM au Liban et a fait le point sur les progrès réalisés dans la résolution des manquements décelés lors de l'audit USOAP du système de l'aviation civile du Liban effectué par l'OACI entre le 1^{er} et le 9 juillet 2008. Après cette ICVM, le déficit global de mise en œuvre effective des huit éléments critiques s'est légèrement atténué.

(38) Au cours de la mission, l'équipe chargée de l'ICVM a décelé un grave problème de sécurité lié à la procédure de certification des transporteurs aériens. Il a été constaté que le Liban avait délivré ou renouvelé le CTA et les spécifications opérationnelles de deux transporteurs internationaux réguliers et d'un certain nombre de plus petits transporteurs titulaires d'un CTA effectuant des vols internationaux sans procéder à aucune des activités de certification requises. Le 31 janvier 2013, le comité de validation de l'OACI chargé des graves problèmes de sécurité a confirmé que le grave problème de sécurité persistait.

(39) Selon l'analyse effectuée par la Commission, l'AESA et les États membres du rapport final de l'ICVM effectuée par l'OACI en décembre 2012, le Liban semble avoir des difficultés à assurer la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées dans deux des domaines analysés du programme USOAP: la navigabilité (AIR) et les enquêtes sur les accidents. Par ailleurs, les capacités de l'État semblent affectées de manquements importants dans quatre autres des domaines analysés du programme USOAP.

(40) Le 12 novembre 2013, la Commission a invité les autorités compétentes libanaises à une réunion de consultation technique, à laquelle ont assisté l'AESA et le représentant d'un État membre de l'UE. Au cours de cette réunion, les autorités compétentes libanaises ont fourni des informations sur la nouvelle loi sur l'aviation (loi n° 481/2002) en voie d'adoption, qui prévoit la mise en place d'une autorité indépendante de l'aviation civile mais n'a pas encore été adoptée en raison de l'instabilité politique dans le pays. Son adoption dépend de l'installation d'un nouveau gouvernement, qui doit permettre la nomination du nouveau conseil d'administration de l'autorité, prévue pour 2014. Les autorités compétentes ont indiqué qu'elles s'étaient attachées à mettre en œuvre les tâches devant permettre de remédier aux manquements établis dans le plan de mesures correctives de l'OACI. Sur la base de cette réunion les autorités compétentes libanaises ont été invitées à communiquer des renseignements concernant la surveillance de leurs transporteurs aériens. La Commission et l'AESA analyseront les documents reçus, en tenant compte des informations supplémentaires transmises par l'OACI en ce qui concerne les travaux entrepris pour résoudre le grave problème de sécurité. La Commission encourage en outre la participation active du Liban aux travaux de la MASC (cellule de sécurité en matière d'aviation pour les pays méditerranéens) de l'Union afin de promouvoir la mise en place du programme national de sécurité et de renforcer le cadre réglementaire en matière de sécurité aérienne au Liban.

(41) Eu égard à la situation décrite aux considérants 37 à 40, la Commission et le comité de la sécurité aérienne estiment nécessaire de poursuivre les discussions avec les autorités libanaises conformément à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 473/2006.

Transporteurs aériens de la Libye

(42) Les discussions avec les autorités compétentes de la Libye (LYCAA) se poursuivent dans le but de confirmer les progrès accomplis par la Libye en vue de réformer son système de sécurité de l'aviation civile, et notamment de garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Libye est conforme aux normes internationales de sécurité.

(43) Le 7 octobre 2013, la Commission a écrit à la LYCAA en vue d'obtenir des informations actualisées sur la recertification des transporteurs aériens libyens. Dans sa réponse du 29 octobre 2013, la LYCAA a demandé à pouvoir présenter les progrès réalisés lors d'une réunion avec la Commission, ainsi qu'à être entendue par le comité de la sécurité aérienne en novembre.

(44) Dans sa lettre du 29 octobre 2013, la LYCAA a confirmé à la Commission qu'elle maintiendrait les restrictions actuelles imposées à tous les transporteurs aériens pour l'exploitation de vols au sein de l'Union, et que toute modification sur ce point serait soumise à un accord entre la LYCAA, la Commission et le comité de la sécurité aérienne.

(45) Lors d'une réunion qui s'est tenue le 7 novembre 2013, la Commission, l'AESA et des représentants des États membres ont mené des discussions avec la LYCAA et les compagnies aériennes Libyan Airlines et Afriqiyah Airways. Au cours de ces discussions, la LYCAA a indiqué que, de son point de vue, la procédure de recertification en cinq phases était désormais achevée pour Libyan Airlines et qu'il convenait d'autoriser cette compagnie à exercer ses activités dans l'Union. Lors de cette réunion, la Commission s'est vu remettre la documentation relative aux activités menées par la LYCAA dans le cadre de la procédure de recertification.

(46) Le 19 novembre 2013, la LYCAA et le transporteur Libyan Airlines ont été entendus par le comité de la sécurité aérienne. La LYCAA a informé le comité de la sécurité aérienne que la procédure de recertification en cinq phases de Libyan Airlines était finalisée et qu'elle estimait que cette compagnie aérienne devait être autorisée à exploiter des liaisons dans l'Union.

(47) Toutefois, la LYCAA a expressément confirmé à la Commission et au comité de la sécurité aérienne que tout allègement des restrictions d'exploitation actuelles au sein de l'Union ferait l'objet d'un accord entre la LYCAA, la Commission et le comité de la sécurité aérienne.

(48) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note des éléments suivants:

- les documents soumis à l'appui de la recertification de Libyan Airlines, tels qu'ils ont été présentés au comité, n'ont pas pu faire l'objet d'une évaluation suffisante en temps utile avant la réunion du comité;

— à la suite de questions posées par les membres du comité, il est apparu que le nombre d'inspecteurs dont dispose la LYCAA est insuffisant pour assurer les tâches dévolues à l'autorité;

— la LYCAA n'avait pas imposé de restrictions suffisantes à l'exploitation commerciale de vols médicaux par les transporteurs libyens dans l'espace aérien de l'Union, contrairement à ce que prévoyait l'accord entre la LYCAA, la Commission et le comité de la sécurité aérienne;

— certains de ces vols ont fait l'objet d'inspections au sol et d'importants manquements ont été constatés à plusieurs reprises.

(49) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont déclaré qu'avant que la LYCAA n'envisage de délivrer à ses transporteurs l'autorisation d'exploiter des vols à destination de l'Union, il doit être démontré, à la satisfaction de la Commission et du comité de la sécurité aérienne, que la procédure de recertification a été effectivement menée à bien et qu'une surveillance continue et durable est assurée conformément aux normes de l'OACI. Si les informations fournies devaient ne pas en faire la démonstration à la satisfaction de la Commission et du comité de la sécurité aérienne, la Commission serait contrainte de prendre des mesures immédiates pour empêcher les transporteurs aériens d'exercer leurs activités dans l'Union.

Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie

(50) Conformément au règlement (UE) n° 965/2012, les États membres ont vérifié le respect effectif des normes de sécurité applicables en procédant à des inspections au sol sur les appareils de transporteurs aériens sous licence mauritanienne. Selon la dernière analyse de l'AESA dans le cadre du programme SAFA, cinq inspections ont été effectuées sur des aéronefs de Mauritania Airlines International (MAI). L'analyse faite par l'AESA des lacunes constatées lors de ces inspections SAFA fait apparaître une tendance fâcheuse. Les inspections ont révélé un certain nombre d'insuffisances, dont certaines ont une incidence sur la sécurité, notamment en ce qui concerne les conditions de maintenance. À la suite de l'analyse, deux nouvelles inspections ont été effectuées en octobre 2013, qui ont confirmé la tendance observée et la nature des insuffisances.

(51) L'AESA a informé les autorités nationales de la Mauritanie (ANAC) de ces résultats SAFA insatisfaisants. L'ANAC a été invitée à prendre des mesures correctives et à en informer l'Agence. Le 14 octobre 2013, l'ANAC a répondu en indiquant que le premier vol à destination de l'Europe avait eu lieu le 8 mai 2013 et que, selon son indicateur, une tendance à l'amélioration a pu être constatée. Les inspecteurs de l'ANAC chargés du contrôle de la sécurité ont reçu des instructions expresses pour interdire l'exploitation d'aéronefs ayant fait l'objet de constatations SAFA de catégorie 2 ou 3 pour les vols à destination de l'Europe.

(52) L'Espagne a informé le comité de la sécurité aérienne qu'elle avait récemment familiarisé quatre nouveaux inspecteurs de l'ANAC avec les inspections SAFA, ce qui devrait se traduire par une amélioration de la situation.

- (53) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont constaté que l'ANAC et MAI devaient continuer d'améliorer la situation. La Commission rappellera aussi à la Mauritanie l'importance des engagements qu'elle a pris dans le cadre de son plan de mesures correctives et la nécessité d'effectuer une analyse des causes profondes, et elle demandera à prendre connaissance des rapports réguliers que l'ANAC et MAI sont censés fournir.
- (54) Si les résultats des futures inspections au sol SAFA ou tout autre type d'information pertinente relative à la sécurité devaient indiquer que le respect des normes de sécurité a reculé en deçà d'un niveau acceptable, la Commission serait contrainte d'envisager l'adoption de mesures conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Mozambique

- (55) Les autorités compétentes du Mozambique (IACM) ont fait rapport sur la mise en œuvre en cours du plan de mesures correctives soumis à l'OACI et approuvé par elle. Selon le dernier rapport d'activité reçu le 29 octobre 2013, l'IACM a continué de remédier aux constatations USOAP en suspens en répondant aux questions du protocole s'y rapportant, mais la validation par l'OACI des progrès notifiés est en cours et sera communiquée dès que possible. La politique de formation de l'IACM a été établie et le programme de formation correspondant est en préparation.
- (56) Dans le même temps, l'IACM a signalé qu'elle avait poursuivi la procédure de recertification des transporteurs aériens dans le strict respect des SARP de l'OACI et, à ce jour, douze transporteurs [CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (anciennement CFA-Mozambique) et TTA SARL] ont obtenu une nouvelle certification selon la liste fournie par l'IACM. Compte tenu du fait que les autorités compétentes du Mozambique n'ont pas été en mesure de fournir la preuve que la surveillance en matière de sécurité de ces douze transporteurs aériens est assurée dans le respect des normes internationales de sécurité, il est estimé, sur la base des critères communs, que CFM – Transportes e Trabalho Aéreo S.A., Coastal Aviation, CR Aviation, ETA- Air Charter, Helicópteros Capital, Kaya Airlines Lda, Linhas Aéreas de Moçambique LAM, Moçambique Expresso SARL Mex, OHI, Safari Air, Solenta Aviation (anciennement CFA-Mozambique) et TTA SARL devraient figurer à l'annexe A.
- (57) Les cinq autres opérateurs qui figuraient précédemment à l'annexe A (Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter et VR Cropsprayers Lda) n'ont pas été recertifiés. Bien qu'absents de la liste des opérateurs recertifiés soumise par les autorités, ces cinq opérateurs aériens figurent toujours sur le site web de l'IACM. Compte tenu du fait que les autorités compétentes du Mozambique n'ont pas été en mesure de fournir la preuve que la surveillance en matière de sécurité de ces cinq transporteurs aériens est assurée dans le respect des normes internationales de

sécurité, il est estimé, sur la base des critères communs, qu'Aero-Serviços SARL, Aerovisão de Moçambique, Emílio Air Charter Lda, Unique Air Charter et VR Cropsprayers Lda devraient être maintenus dans l'annexe A.

- (58) Les efforts visant au renforcement des capacités se sont poursuivis avec le recrutement de professionnels nationaux, 15 personnes au total devant être recrutées avant la fin de l'année 2013 (pour renforcer les capacités dans les domaines suivants: opérations et octroi de licences, navigation et aérodromes, navigabilité, réglementation et contrôle de l'application des règles, accords de transport aérien, et administration), et 4 autres recrutements (navigation et aérodromes) doivent avoir lieu en 2014. Un expert en AGA (aérodromes, routes aériennes et aides au sol) a également été mis à disposition en octobre 2013 dans le cadre d'un projet soutenu par l'OACI pour renforcer ce secteur.
- (59) L'IACM a également signalé que le transporteur aérien Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) a poursuivi la mise en œuvre des phases avancées, et principalement de la phase III, de son système de gestion de la sécurité. Des gestionnaires et responsables de la sécurité ont été désignés dans tous les domaines opérationnels, et la formation au système de gestion de la sécurité et l'acquisition d'outils informatiques pour l'intégration du système de qualité avec le système de gestion de la sécurité sont en cours. Dans le même temps, après avoir donné satisfaction lors d'un audit effectué en juin 2013, LAM a renouvelé sa certification IOSA (programme de vérification de la sécurité des procédures d'exploitation de l'IATA), qui est à présent valable jusqu'en octobre 2015. Le système de qualité de LAM a également fait l'objet d'un audit positif en août ISO 2013 et la validité de sa certification ISO 9001 a été renouvelée.
- (60) L'IACM a demandé une ICVM afin de valider les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives, et l'OACI envisage de la réaliser en avril 2014.
- (61) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont salué les progrès que les autorités compétentes du Mozambique ont signalé avoir accomplis dans la rectification des manquements décelés par l'OACI, en particulier en ce qui concerne le renforcement des capacités internes, et les ont encouragées à poursuivre leurs efforts afin d'achever la mise en place d'un système aéronautique pleinement conforme aux normes de l'OACI.
- (62) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont également noté et salué les progrès durables que LAM déclare avoir réalisés dans ses efforts constants pour observer et adopter les normes internationales de sécurité.
- ### Transporteurs aériens du Népal
- (63) En mai 2009, un audit de l'OACI a donné lieu à des constatations confirmant que la mise en œuvre des normes internationales de sécurité par le Népal était dans une assez large mesure inférieure à la moyenne mondiale.

- (64) L'audit a révélé que les autorités compétentes du Népal (CAAN) n'étaient pas en mesure de garantir la mise en œuvre effective des normes internationales de sécurité dans les domaines des opérations aériennes, de la navigabilité et des enquêtes sur les accidents, et qu'il existait des manquements significatifs affectant également les capacités de ce pays dans les domaines suivants: législation primaire relative à l'aviation et réglementations relatives à l'aviation civile, organisation de l'aviation civile et octroi de licences au personnel et formation du personnel.
- (65) Sur une période de deux ans (entre août 2010 et septembre 2012), le Népal a connu cinq accidents mortels impliquant plusieurs citoyens de l'Union et survenus avec des appareils immatriculés au Népal. Trois accidents supplémentaires sont par ailleurs survenus en 2013. Le taux élevé d'accidents tendrait à indiquer qu'il existe des insuffisances systémiques en matière de sécurité.
- (66) Sur la base des informations recueillies à la faveur de discussions entre la CAAN, la Commission et l'AESA, le comité de la sécurité aérienne a réexaminé la situation de la sécurité aérienne au Népal pour la première fois lors de la réunion du comité de juin 2013.
- (67) Malgré les graves manquements constatés et le nombre élevé d'accidents aériens, le comité de la sécurité aérienne s'est dit encouragé par les initiatives prises par les autorités compétentes, mais a rappelé qu'un réexamen des résultats de l'ICVM réalisée par l'OACI et d'autres informations relatives à la sécurité pouvaient conduire la Commission à prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2011/2005.
- (68) L'OACI a procédé à une ICVM en juillet 2013, concluant à un grave problème de sécurité lié à l'exploitation des aéronefs. Le plan de mesures correctives que la CAAN avait initialement soumis à l'OACI pour remédier aux manquements constatés dans le cadre du grave problème de sécurité n'a pas été mené à bien dans le délai prescrit, et le grave problème de sécurité a été maintenu. Le rapport complet de l'ICVM n'est pas encore disponible.
- (69) Le 19 novembre 2013, le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de la CAAN sur les mesures qu'elle a prises pour améliorer la sécurité aérienne au Népal. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont constaté que, malgré les efforts significatifs déployés par la CAAN, il subsiste d'importantes préoccupations en ce qui concerne l'insuffisance des mesures prises pour limiter les risques en matière de sécurité aérienne.
- (70) Le comité de la sécurité aérienne a également entendu les exposés de l'AOAN (Airlines Operators Association of Nepal) et des transporteurs Nepal Airlines, Buddha Air, Yeti Airlines, Tara Air et Shree Airlines.
- (71) Les exposés des transporteurs aériens ont principalement porté sur la gestion de la sécurité et la formation des pilotes, et le comité de la sécurité aérienne s'est dit encouragé par l'attitude professionnelle des compagnies aériennes vis-à-vis de la sécurité aérienne en général.
- (72) En dépit des efforts déployés par la CAAN, les éléments attestant d'une amélioration manifeste et durable sont insuffisants. Cette observation est corroborée par la constatation d'un grave problème de sécurité par l'OACI et l'inaptitude à remédier efficacement aux problèmes relevés par celle-ci.
- (73) La Commission et le comité de la sécurité aérienne, s'ils considèrent que la CAAN se trouve dans une phase de renforcement des capacités, constatent que les capacités qui lui sont nécessaires pour garantir le respect de ses obligations internationales ne sont pas suffisantes.
- (74) Bien que certains transporteurs aériens puissent disposer de ressources suffisantes pour gérer la sécurité conformément à leurs obligations, la Commission et le comité de la sécurité aérienne estiment que les faiblesses de la CAAN la mettent dans l'impossibilité de garantir la sécurité de ses transporteurs aériens.
- (75) Eu égard à la situation décrite dans les considérants 63 à 74, et sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs certifiés au Népal ne respectent pas les normes de sécurité applicables et devraient donc être soumis à une interdiction d'exploitation et inscrits à l'annexe A.
- (76) La Commission, avec l'aide de l'AESA et des États membres, est disposée à organiser une visite sur place au Népal, si possible avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne, afin d'approfondir l'examen des capacités de la CAAN et des principaux transporteurs aériens du Népal, de manière à établir si des assouplissements de l'interdiction d'exploitation sont envisageables.
- (77) La Commission et le comité de la sécurité aérienne sont conscients des difficultés rencontrées par la CAAN et étudieront les possibilités d'extension du programme de coopération technique existant entre la CAAN et l'AESA.

Transporteurs aériens des Philippines

- (78) Le transporteur Cebu Pacific a décidé de ne pas assister à la réunion de juin du comité de la sécurité aérienne, ayant subi un accident le 2 juin 2013 à l'aéroport international de Davao, qui s'est terminé par une sortie de piste.
- (79) Depuis la réunion du comité de la sécurité aérienne du mois de juin, l'autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP) et le transporteur Cebu Pacific ont présenté des documents devant permettre à la Commission de se faire une idée plus claire des mesures de sécurité prises par Cebu Pacific et la CAAP à la suite de l'accident. La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont constaté que la CAAP déployait avec constance des efforts positifs et se sont félicités des contacts transparents établis avec la Commission à propos de l'accident.
- (80) La Commission a invité des représentants de la CAAP et de Cebu Pacific à une réunion technique afin de procéder à un examen plus détaillé de ces mesures de sécurité et d'autres facteurs pertinents en rapport avec l'accident.

- (81) Les États membres ont constaté que le transporteur Philippines Airlines a repris ses activités à destination de l'Union le 4 novembre 2013, à la suite de son retrait de la liste de l'annexe A en juillet 2013. Les États membres continueront de contrôler le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer en vertu du règlement (UE) n° 965/2012.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (82) Des appareils exploités par certains transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et effectuant des vols à destination d'aéroports de l'Union sont soumis à des inspections au sol SAFA prioritaires afin de contrôler leur respect des normes internationales de sécurité. Les autorités compétentes des États membres et l'AESA continuent d'informer leurs homologues de la Fédération de Russie des problèmes constatés et les invitent à prendre des mesures pour remédier à tout cas de non-respect des normes de l'OACI.
- (83) Dans l'intervalle, la Commission poursuit le dialogue sur les questions de sécurité aérienne avec les autorités compétentes de la Fédération de Russie, notamment afin de garantir que soit maîtrisé de manière adéquate tout risque actuel dû à de mauvaises performances de transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie en matière de sécurité.
- (84) Le 7 novembre 2013, la Commission, assistée de l'AESA et de plusieurs États membres, a organisé une réunion avec les représentants des autorités compétentes de la Fédération de Russie (FATA) au cours de laquelle celles-ci ont communiqué des informations sur les mesures prises par elles-mêmes et par les transporteurs aériens concernés pour remédier aux manquements décelés lors d'inspections au sol SAFA. La FATA a notamment déclaré qu'elle surveille les performances des transporteurs aériens et qu'elle est prête à intervenir, s'il y a lieu. Elle utilise régulièrement les résultats des inspections SAFA dans le cadre de l'inspection de certification ou de la délivrance d'agrèments spécifiques pour vérifier la conformité d'un transporteur aérien.
- (85) Afin de répondre aux questions soulevées par une forte augmentation du ratio de constatations au titre du programme SAFA, des représentants de Kogalymavia ont également été invités à la réunion du 7 novembre 2013. Les autorités compétentes russes ont déclaré avoir effectué une inspection inopinée de Kogalymavia, lors de laquelle des manquements graves ont été constatés dans les domaines de la navigabilité, des opérations aériennes et de la gestion de la sécurité. Un délai d'un mois a été accordé au transporteur aérien pour remédier à toutes les constatations. Ensuite, dans un délai de deux semaines, la FATA effectuera une inspection de suivi et décidera s'il y a lieu de limiter, de suspendre ou de retirer le CTA de ce transporteur. La Commission a souligné que la flotte et les activités du transporteur aérien devaient faire l'objet d'un examen attentif, parallèlement au renforcement de la surveillance continue, afin de confirmer que l'état technique des avions et la sécurité des vols s'améliorent rapidement. Si la situation de Kogalymavia ne s'améliore pas

ou si les mesures des autorités ne sont pas suffisantes, la Commission prendra les mesures qui s'imposent. Étant donné qu'une partie de la flotte est immatriculée en Irlande, l'autorité irlandaise compétente (IAA) prendra les mesures appropriées.

- (86) La Commission et l'AESA continueront à surveiller étroitement les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie et effectuant des vols à destination de l'Union. À cette fin, les autorités compétentes des États membres contrôleront le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs en vertu du règlement (UE) n° 965/2012. La Commission continuera d'échanger des informations relatives à la sécurité avec les autorités compétentes de Russie afin de confirmer que les transporteurs aériens concernés ont résolu de manière adéquate les manquements constatés lors des inspections au sol SAFA.
- (87) Si les résultats des inspections au sol ou toute autre information pertinente quant à la sécurité devaient indiquer que les normes internationales de sécurité ne sont pas respectées, la Commission serait contrainte de prendre des mesures en vertu du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens du Yémen (Yemen Airways)

- (88) Le rapport d'enquête concernant l'accident de Yemen Airways (Yemenia) survenu à Moroni, dans les Comores, le 29 juin 2009 (2254 UTC) a été publié le 25 juin 2013. Dans le respect des normes internationales, le rapport a été publié par l'État des Comores avec la participation d'autres États, comme la France, les États-Unis et le Yémen. Certains participants s'étaient inquiétés du temps écoulé entre l'accident proprement dit et la publication du rapport final.
- (89) La Commission et le comité de la sécurité aérienne se sont félicités de la publication du rapport final. Dans ses conclusions concernant Yemenia, le rapport indique que l'accident est dû aux manœuvres inappropriées de l'équipage pour maîtriser la trajectoire de vol de l'aéronef, provoquant son décrochage sans possibilité de récupération et, en définitive, sa chute en mer. Le facteur qui a précédé le décrochage était une manœuvre à vue non contrôlée effectuée de nuit. Le rapport ajoute que l'équipage de Yemenia n'avait vraisemblablement pas la capacité psychique de réagir de manière appropriée aux différentes alarmes du poste de pilotage. Le rapport constate en outre l'absence de procédure claire à suivre par l'équipage dans le cas où l'un des deux feux d'alignement de piste, ou les deux, sont hors d'usage.
- (90) Le rapport sur l'accident propose trois grandes recommandations: premièrement, les autorités comoriennes devraient mettre en place des mesures d'urgence permanentes qui soient adaptées aux opérations de recherche et, partant, de secours en cas d'accident d'aéronef survenu en mer à proximité de ses aérodromes; deuxièmement, les autorités yéménites devraient s'assurer que tous les équipages assurant des vols à destination de Moroni sont correctement formés à l'exécution de manœuvres à

- vue imposées (MVI); troisièmement, les autorités yéménites devraient revoir la formation des pilotes de Yemenia en ce qui concerne plus particulièrement leur aptitude à réagir aux situations d'urgence.
- (91) À la suite de la publication du rapport, la Commission a organisé une réunion à Bruxelles le 1^{er} juillet 2013, à laquelle ont pris part des représentants du comité arabe de l'aviation civile (ACAC) et de l'autorité de l'aviation civile et de la météorologie (CAMA) du Yémen. La réunion a été organisée de manière à permettre à la CAMA de présenter son point de vue sur les principales conclusions et recommandations du rapport relatif à l'accident. Dans une lettre du 10 septembre, la Commission a déclaré que, sans vouloir se mêler des aspects techniques du rapport relatif à l'accident, elle souhaitait néanmoins se concentrer davantage sur les performances en matière de sécurité du transporteur Yemenia et sur la surveillance dont il fait l'objet en matière de sécurité, notamment parce que cette compagnie aérienne transporte régulièrement des citoyens européens. Plus précisément, la Commission a indiqué qu'elle souhaitait en savoir plus sur les mesures concrètes prises par la CAMA et Yemenia à la suite de la publication du rapport relatif à l'accident.
- (92) Le 30 octobre 2013, n'ayant pas obtenu de réponse, la Commission a envoyé une nouvelle lettre en soulignant que, pour éviter une convocation au titre de l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005, il était urgent de répondre aux questions précédemment posées.
- (93) Dans une lettre du 7 novembre 2013, la CAMA a répondu en apportant quelques précisions sur les mesures de sécurité prises à la suite de l'accident. Ces précisions devront servir de base à une réunion à organiser avec les représentants de la CAMA et de Yemenia. En fonction de l'issue de cette réunion, soit la Commission poursuivra les discussions formelles avec les responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens certifiés au Yémen et avec Yemenia, soit elle envisagera une convocation conformément à l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (94) Selon le règlement (CE) n° 619/2009 de la Commission du 13 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006, tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités zambiennes responsables de la surveillance réglementaire devaient figurer à l'annexe A.
- (95) L'inscription sur la liste conformément aux critères communs du règlement (CE) n° 2111/2005 était justifiée par des éléments de preuve, parmi lesquels des constatations effectuées à l'occasion d'un audit réalisé en février 2009 au titre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP) de l'OACI. Ce dernier avait donné lieu à l'annonce d'un grave problème de sécurité concernant l'exploitation des aéronefs, la certification et la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile de la Zambie.
- (96) Par la suite, en décembre 2012, l'OACI s'est rendue en Zambie dans le cadre d'une mission de coordination et de validation de l'OACI (ICVM). L'ICVM portait sur le grave problème de sécurité initial soulevé à la suite de l'audit USOAP de l'OACI réalisé en 2009 et sur les mesures correctives soumises dans ce cadre par les autorités zambiennes. À la suite de l'ICVM, le comité de validation de l'OACI chargé des graves problèmes de sécurité a conclu que le grave problème de sécurité pouvait être levé.
- (97) La Commission a transmis des informations actualisées au comité de la sécurité aérienne sur sa correspondance récente avec les autorités zambiennes.
- (98) La Commission et le comité de la sécurité aérienne se sont dits encouragés par les progrès réalisés par le département zambien de l'aviation civile et ont encouragé les autorités zambiennes à poursuivre leurs travaux afin que puisse être envisagé, en temps opportun et après les vérifications nécessaires, un assouplissement des restrictions d'exploitation actuelles.
- (99) L'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 reconnaît la nécessité de prendre des décisions rapidement et, s'il y a lieu, en appliquant une procédure d'urgence, compte tenu des conséquences sur le plan de la sécurité. Il est indispensable, dès lors, pour assurer la protection des informations sensibles et pour réduire au minimum les incidences commerciales, que les décisions prises dans le cadre de la mise à jour de la liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation ou de restrictions d'exploitation au sein de l'Union soient publiées et entrent en vigueur immédiatement après leur adoption.
- (100) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.
- (101) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 474/2006 est modifié comme suit:

1. L'annexe A est remplacée par le texte figurant à l'annexe A du présent règlement.
2. L'annexe B est remplacée par le texte figurant à l'annexe B du présent 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 État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 décembre 2013.

*Par la Commission,
au nom du président,
Sim KALLAS
Vice-président*

ANNEXE A

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET D'UNE INTERDICTION D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DANS L'UNION EUROPÉENNE ⁽¹⁾

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), notamment:			République d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTATP-PR/DEA/SCS	Inconnu	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Inconnu	République du Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Inconnu	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Inconnu	République du Congo

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	EXY	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/2005)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	République démocratique du Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
TANGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Érythrée responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Érythrée
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Érythrée
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Érythrée
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), notamment:			République gabonaise
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC- G/DSA	EKG	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC- G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC- G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC- G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC- G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC- G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC- G/DSA	SVG	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua et Indonesia Air Asia), notamment:			République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR BORN INDONESIA	135-055	Inconnu	République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
BATIK AIR	121-050	BTK	République d'Indonésie
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Inconnu	République d'Indonésie
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
HEAVY LIFT	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KOMALA INDONESIA	135-051	Inconnu	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MARTABUANA ABADION	135-049	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Inconnu	République d'Indonésie
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:			République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	République du Kazakhstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	République du Kazakhstan
LUK AERO (anciennement EASTERN EXPRESS)	AK-0464-12	LIS	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République kirghize
AIR BISHKEK (anciennement EASTOK AVIA)	15	EAA	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CRS	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
HELI SKY	Inconnu	HAC	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	CCC	République kirghize
KYRGYZ AIRLINES	Inconnu	KGZ	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
MANAS AIRWAYS	42	BAM	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
S GROUP INTERNATIONAL	Inconnu	IND	République kirghize
SKY BISHKEK	Inconnu	BIS	République kirghize
SKY KG AIRLINES	41	KGK	République kirghize
SKY WAY AIR	39	SAB	République kirghize
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	République kirghize
SUPREME AVIATION	40	SGK	République kirghize
TEZ JET	46	TEZ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Inconnu	République du Mozambique
AEROVISA0 DE MOZAMBIQUE	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Inconnu	République du Mozambique
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Inconnu	République du Mozambique
CR AVIATION	MOZ-14	Inconnu	République du Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Inconnu	République du Mozambique
ETA - AIR CHARTER	MOZ-04	Inconnu	République du Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Inconnu	République du Mozambique
KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	République du Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE LAM, S.A.)	MOZ-01	LAM	République du Mozambique
MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MEX	République du Mozambique
OHI	MOZ-17	Inconnu	République du Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Inconnu	République du Mozambique
SOLENTA AVIATION (anciennement CFA – MOZAMBIQUE, SA)	MOZ-10	Inconnu	République du Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Inconnu	République du Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Inconnu	République du Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Népal responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Népal
AIR DYNASTY HELI. S.	035-01	Inconnu	République du Népal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR	014/96	Inconnu	République du Népal
BUDDHA AIR (INTERNATIONAL OPERATIONS)	058/2010	Inconnu	République du Népal
FISHTAIL AIR	017/01	Inconnu	République du Népal
GOMA AIR	064/2010	Inconnu	République du Népal

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MAKALU AIR	057A/2009	Inconnu	République du Népal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Inconnu	République du Népal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Inconnu	République du Népal
NEPAL AIRLINES CORPORTATION	003/2000	RNA	République du Népal
SHREE AIRLINES	030/02	Inconnu	République du Népal
SHREE AIRLINES (INTERNATIONAL OPERATIONS)	059/2010	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIR	034/00	Inconnu	République du Népal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Inconnu	République du Népal
SITA AIR	033/2000	Inconnu	République du Népal
TARA AIR	053/2009	MNA	République du Népal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	Inconnu	République du Népal
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Philippine Airlines), notamment:			République des Philippines
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Inconnu	République des Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	République des Philippines
AIR JUAN AVIATION	2013053	Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Inconnu	République des Philippines
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Inconnu	République des Philippines
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	République des Philippines
CM AERO SERVICES	20110401	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Inconnu	République des Philippines

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
INAE AVIATION CORP.	2010028	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MAGNUM AIR	2012051	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	Inconnu	République des Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sao Tomé-et-Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé-et-Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé-et-Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé-et-Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé-et-Principe

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé-et-Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé-et-Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	Sao Tomé-et-Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Soudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	République du Soudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	République du Soudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	République du Soudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	République du Soudan
KUSH AVIATION	060	KUH	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
MID AIRLINES	025	NYL	République du Soudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS L'UE ⁽¹⁾

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 5 appareils de type Boeing B777 et 4 appareils de type Boeing B737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0443-11	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: appareils de type Boeing B767, appareils de type Boeing B757, appareils de type Airbus A319/320/321	Toute la flotte sauf: appareils appartenant à la flotte de Boeing B767, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte de Boeing B757, comme indiqué sur le CTA; appareils appartenant à la flotte d'Airbus A319/320/321, comme indiqué sur le CTA	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comores	Toute la flotte sauf: LET 410 UVP	Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)	Comores
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 aéronefs de type Falcon 50, 2 aéronefs de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	République gabonaise
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République gabonaise

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe B pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un appareil avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG	République gabonaise; République d'Afrique du Sud
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC	République du Ghana
IRAN AIR (*)	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type Airbus A300, 8 appareils de type Airbus A310, 1 appareil de type Boeing B737	Toute la flotte sauf: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	République islamique d'Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	République populaire démocratique de Corée	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU-204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	République populaire démocratique de Corée
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toute la flotte sauf: 3 appareils de type Boeing B737-300, 2 appareils de type ATR 72-500, 1 appareil de type ATR 42-500, 1	Toute la flotte sauf: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	République de Madagascar

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'appareil faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
				appareil de type ATR 42-320 et 3 appareils de type DHC 6-300		

(¹) Pour son niveau actuel d'activités dans l'Union, Air Astana n'est autorisé à utiliser que les types d'appareils spécifiquement mentionnés ci-dessus, pour autant qu'ils soient immatriculés à Aruba et que toutes les modifications apportées au CTA soient soumises en temps utile à la Commission et à Eurocontrol.

(²) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.

(³) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour son niveau actuel d'activités dans l'Union.

(⁴) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union, en utilisant les appareils spécifiques, dans les conditions fixées au considérant 69 du règlement (UE) n° 590/2010, JO L 170 du 6.7.2010, p. 15.

RÈGLEMENT (UE) N° 1265/2013 DE LA COMMISSION**du 4 décembre 2013****interdisant la pêche du sébaste de l'Atlantique dans la zone OPANO 3 L N par les navires battant pavillon du Portugal**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 40/2013 du Conseil du 21 janvier 2013 établissant, pour 2013, les possibilités de pêche dans les eaux de l'Union européenne et, pour les navires de l'Union européenne, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union européenne en ce qui concerne certains stocks ou groupes de stocks halieutiques faisant l'objet de négociations ou d'accords internationaux⁽²⁾ prévoit des quotas pour 2013.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que les captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre ont épuisé le quota attribué pour 2013.

- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2013 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock mentionné dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à cette annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans ladite annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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 État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 2013.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Lowri EVANS

*Directeur général des affaires maritimes
et de la pêche*

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 23 du 25.1.2013, p. 54.

ANNEXE

N°	70/TQ40
État membre	Portugal
Stock	RED/N3LN
Espèce	Sébaste de l'Atlantique (<i>Sebastes</i> spp.)
Zone	OPANO 3 L N
Date de clôture	20.11.2013

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1266/2013 DE LA COMMISSION

du 5 décembre 2013

enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Holsteiner Tilsiter (IGP)]

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1151/2012 a abrogé et remplacé le règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires ⁽²⁾.
- (2) Conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 510/2006, la demande d'enregistrement de la dénomination «Holsteiner Tilsiter» déposée par l'Allemagne a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽³⁾.
- (3) Les associations Dairy Australia Limited, Dairy Companies Association of New Zealand ainsi que le Consortium for Common Food Names se sont déclarés opposés à cet enregistrement conformément à l'article 7, paragraphe 3, point b), du règlement (CE) n° 510/2006. Ces oppositions ont été jugées recevables sur la base de l'article 7, paragraphe 3, dudit règlement.
- (4) Il est en particulier souligné, dans le cadre des oppositions susvisées, que l'enregistrement de la dénomination en question compromettrait l'existence de dénominations, de marques commerciales ou de produits commercialisés légalement depuis au moins cinq ans avant la date de publication prévue à l'article 6, paragraphe 2, et que la dénomination proposée à l'enregistrement serait générique.

- (5) La Commission, par lettre du 2 mai 2013, a invité les parties intéressées à procéder aux consultations appropriées.
- (6) Un accord, notifié à la Commission le 16 juillet 2013, est intervenu entre l'Allemagne et les objecteurs endéans le délai de trois mois requis.
- (7) Il résulte des consultations précitées que la préoccupation essentielle des opposants concerne le statut des seuls termes «Tilsit» et «Tilsiter», le dernier étant contenu au sein de la dénomination composée «Holsteiner Tilsiter». Or, la protection demandée par le producteur ne vise que ladite dénomination composée dans son ensemble. Conformément à l'article 13, paragraphe 1, dernier alinéa, du règlement (UE) n° 1151/2012, les dénominations «Tilsit» et «Tilsiter» peuvent continuer à être utilisées sur le territoire de l'Union, dès lors que les principes et règles applicables dans l'ordre juridique de l'Union sont respectés.
- (8) La dénomination «Holsteiner Tilsiter» mérite dès lors d'être inscrite dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination figurant à l'annexe du présent règlement est enregistrée.

Par dérogation au premier alinéa, les noms «Tilsit» et «Tilsiter» peuvent continuer à être utilisés sur le territoire de l'Union, à condition que les principes et règles applicables dans l'ordre juridique de celle-ci soient respectés.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième 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 5 décembre 2013.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.⁽²⁾ JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.⁽³⁾ JO C 288 du 25.9.2012, p. 9.

ANNEXE

Produits agricoles destinés à la consommation humaine énumérés à l'annexe I du traité:

Classe 1.3. Fromages

ALLEMAGNE

Holsteiner Tilsiter (IGP)

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1267/2013 DE LA COMMISSION**du 5 décembre 2013****modifiant pour la deux cent septième fois le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées au réseau Al-Qaida**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 881/2002 du Conseil du 27 mai 2002 instituant certaines mesures restrictives spécifiques à l'encontre de certaines personnes et entités liées au réseau Al-Qaida ⁽¹⁾, et en particulier son article 7, paragraphe 1, point a), et son article 7 bis, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 énumère les personnes, groupes et entités auxquels s'applique le gel des fonds et des ressources économiques ordonné par ce règlement.
- (2) Le 25 novembre 2013, le Comité des sanctions du Conseil de sécurité des Nations unies a décidé d'ajouter une personne physique à la liste des personnes, groupes

et entités auxquels devrait s'appliquer le gel des fonds et des ressources économiques.

- (3) Il convient donc de mettre à jour l'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 en conséquence.
- (4) Pour garantir l'efficacité des mesures prévues par le présent règlement, celui-ci doit entrer en vigueur immédiatement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 5 décembre 2013.

*Par la Commission,
au nom du président,**Chef du service des instruments de politique étrangère*

⁽¹⁾ JO L 139 du 29.5.2002, p. 9.

ANNEX

L'annexe I du règlement (CE) n° 881/2002 est modifiée comme suit:

La mention suivante est ajoutée sous la rubrique «Personnes physiques»:

«Abd-Al-Hamid **Al-Masli** (*alias* a) Abd-al-Hamid Muhammad Abd-al-Hamid Al-Masli, b) Abd-al-Hamid Musalli, c) Hamid Masli, d) Hamza al-Darnawi, e) Hamzah al-Darnawi, f) Hamza Darnawi, g) Hamzah Darnawi, h) Hamzah Dirnawi, i) Hamza Darnavi, j) Hamza al-Darnavi, k) Abdullah Darnawi, l) Abu-Hamzah al-Darnawi). Date de naissance: 1976. Lieu de naissance: a) Darnah, Libye; b) Danar, Libye. Nationalité: libyenne. Renseignement complémentaire: aurait été localisé au Waziristan, zone tribale sous administration fédérale, Pakistan. Date de la désignation visée à l'article 2 bis, paragraphe 4, point b): 26.11.2013.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 1268/2013 DE LA COMMISSION**du 5 décembre 2013****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,

vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 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 figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.

(2) La valeur forfaitaire à l'importation est calculée chaque jour ouvrable, conformément à l'article 136, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011, en tenant compte des données journalières variables. Il importe, par conséquent, que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 136 du règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour 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 5 décembre 2013.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Jerzy PLEWA

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	AL	45,1
	MA	70,5
	TN	75,5
	TR	69,5
	ZZ	65,2
0707 00 05	AL	59,9
	MA	142,4
	TR	105,2
	ZZ	102,5
0709 93 10	MA	141,3
	TR	117,8
	ZZ	129,6
0805 10 20	AR	33,6
	AU	88,3
	TR	59,5
	UY	36,0
	ZA	56,5
	ZW	22,6
	ZZ	49,4
0805 20 10	AU	135,6
	MA	61,1
	TR	100,8
	ZA	150,1
	ZZ	111,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	TR	67,4
	ZZ	67,4
0805 50 10	TR	73,1
	ZZ	73,1
0808 10 80	BA	42,7
	MK	34,4
	NZ	160,5
	US	131,9
	ZA	200,6
	ZZ	114,0
0808 30 90	TR	130,9
	US	211,2
	ZZ	171,1

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

DÉCISIONS

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 11 septembre 2013

relative à la mobilisation du Fonds de solidarité de l'Union européenne, conformément au point 26 de l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière

(2013/714/UE)

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

vu l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière ⁽¹⁾, et notamment son point 26,

vu le règlement (CE) n° 2012/2002 du Conseil du 11 novembre 2002 instituant le Fonds de solidarité de l'Union européenne ⁽²⁾,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union européenne a créé un Fonds de solidarité de l'Union européenne (ci-après dénommé «Fonds») pour exprimer sa solidarité à l'égard de la population de régions touchées par des catastrophes.
- (2) L'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 permet la mobilisation du Fonds à concurrence d'un montant annuel maximal d'un milliard EUR.
- (3) Le règlement (CE) n° 2012/2002 contient les dispositions permettant la mobilisation du Fonds.

- (4) La Slovaquie, la Croatie et l'Autriche ont présenté des demandes d'intervention du Fonds à la suite d'inondations,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Dans le cadre du budget général de l'Union européenne établi pour l'exercice 2013, une somme de 14 607 942 EUR en crédits d'engagement et de paiement est mobilisée au titre du Fonds de solidarité de l'Union européenne.

Article 2

La présente décision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Strasbourg, le 11 septembre 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

V. LEŠKEVIČIUS

⁽¹⁾ JO C 139 du 14.6.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 311 du 14.11.2002, p. 3.

DÉCISION DU CONSEIL**du 2 décembre 2013****établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de la conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce en ce qui concerne l'adhésion de la République du Yémen à l'Organisation mondiale du commerce**

(2013/715/UE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, son article 100, paragraphe 2, et son article 207, paragraphe 4, premier alinéa, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 12 avril 2000, le gouvernement de la République du Yémen a déposé une demande d'adhésion à l'accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce (OMC), en vertu de l'article XII dudit accord.
- (2) Un groupe de travail sur l'adhésion de la République du Yémen a été créé les 17 et 19 juillet 2000 en vue de parvenir à un accord sur des modalités d'adhésion acceptables pour la République du Yémen et pour tous les membres de l'OMC.
- (3) La Commission, au nom de l'Union, a négocié un ensemble complet d'engagements en matière d'ouverture des marchés de la part de la République du Yémen qui répond aux demandes de l'Union.
- (4) Ces engagements sont désormais consignés dans le protocole d'adhésion de la République du Yémen à l'OMC.
- (5) L'adhésion à l'OMC devrait contribuer positivement et durablement au processus de réforme économique et de développement durable dans la République du Yémen.
- (6) Il convient, par conséquent, d'approuver le protocole d'adhésion.
- (7) L'article XII de l'accord instituant l'OMC dispose que les modalités d'adhésion sont à convenir entre le pays candidat et l'OMC, et que la conférence ministérielle de l'OMC approuve les modalités d'adhésion pour ce qui concerne l'OMC.
- (8) En conséquence, il convient de fixer la position à adopter, au nom de l'Union, au sein de la conférence ministérielle de l'OMC, concernant l'adhésion de la République du Yémen,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de la conférence ministérielle de l'OMC sur l'adhésion de la République du Yémen à l'OMC est d'approuver l'adhésion.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2013.

Par le Conseil

Le président

E. GUSTAS

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 4 décembre 2013

modifiant la décision d'exécution 2011/861/UE portant dérogation temporaire aux règles d'origine fixées à l'annexe II du règlement (CE) n° 1528/2007 du Conseil afin de tenir compte de la situation particulière du Kenya en ce qui concerne les longes de thon

[notifiée sous le numéro C(2013) 8537]

(2013/716/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1528/2007 du Conseil du 20 décembre 2007 appliquant aux produits originaires de certains États appartenant au groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) les régimes prévus dans les accords établissant ou conduisant à établir des accords de partenariats économiques ⁽¹⁾, et notamment son annexe II, article 36, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 19 décembre 2011, la Commission a adopté la décision d'exécution 2011/861/UE ⁽²⁾ portant dérogation temporaire aux règles d'origine fixées à l'annexe II du règlement (CE) n° 1528/2007 afin de tenir compte de la situation particulière du Kenya en ce qui concerne les longes de thon. Par décision d'exécution 2012/208/UE de la Commission ⁽³⁾, une prolongation de cette dérogation temporaire a été accordée jusqu'au 31 décembre 2013.
- (2) Le 22 juillet 2013, conformément à l'annexe II, article 36, du règlement (CE) n° 1528/2007, le Kenya a demandé une nouvelle prolongation de cette dérogation aux règles d'origine énoncées à ladite annexe portant sur 2 000 tonnes de longes de thon pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014. Le 3 octobre 2013, le Kenya a communiqué des informations supplémentaires ainsi qu'une demande révisée portant sur 1 500 tonnes de longes de thon pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2014 et le 30 septembre 2014.
- (3) D'après les informations fournies par le Kenya, le volume des approvisionnements en thon reste à un niveau anormalement bas par rapport à une variation saisonnière normale et les armateurs ne veulent pas prendre le risque d'assurer l'approvisionnement en thon brut en raison des actes de piraterie. En conséquence, le Kenya n'est toujours pas en mesure de se conformer aux règles d'origine établies à l'annexe II du règlement (CE) n° 1528/2007 après l'expiration de la dérogation le 31 décembre 2013.

- (4) Étant donné que la situation du Kenya en ce qui concerne les longes de thon ne s'est toujours pas suffisamment améliorée, une prolongation de la dérogation est justifiée. Il est opportun d'accorder la prolongation jusqu'au 30 septembre 2014.
- (5) Il y a donc lieu de modifier la décision d'exécution 2011/861/UE en conséquence.
- (6) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité du code des douanes,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision d'exécution 2011/861/UE est modifiée comme suit:

- 1) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«Article 2

La dérogation prévue à l'article 1^{er} s'applique aux marchandises et aux quantités établies en annexe qui sont déclarées en provenance du Kenya pour la mise en libre pratique dans l'Union durant la période comprise entre le 1^{er} janvier 2011 et le 30 septembre 2014 ou jusqu'à la date d'application provisoire de l'accord de partenariat économique conclu entre la Communauté de l'Afrique de l'Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part, si cette date est antérieure.»

- 2) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

La présente décision s'applique du 1^{er} janvier 2011 au 30 septembre 2014.»

- 3) L'annexe est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente décision.

*Article 2*La présente décision s'applique à compter du 1^{er} janvier 2014.

⁽¹⁾ JO L 348 du 31.12.2007, p. 1.

⁽²⁾ Décision d'exécution 2011/861/UE de la Commission du 19 décembre 2011 portant dérogation temporaire aux règles d'origine fixées à l'annexe II du règlement (CE) n° 1528/2007 du Conseil, afin de tenir compte de la situation particulière du Kenya en ce qui concerne les longes de thon (JO L 338 du 21.12.2011, p. 61).

⁽³⁾ Décision d'exécution 2012/208/UE de la Commission du 20 avril 2012 modifiant la décision d'exécution 2011/861/UE portant dérogation temporaire aux règles d'origine fixées à l'annexe II du règlement (CE) n° 1528/2007 du Conseil, afin de tenir compte de la situation particulière du Kenya en ce qui concerne les longes de thon (JO L 110 du 24.4.2012, p. 39).

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 2013.

Par la Commission
Algirdas ŠEMETA
Membre de la Commission

ANNEXE

«ANNEXE

N° d'ordre	Code NC	Désignation des marchandises	Périodes	Quantités (en tonnes)
09.1667	1604 14 16	Longes de thon	du 1.1.2011 au 31.12.2011	2 000
			du 1.1.2012 au 31.12.2012	2 000
			du 1.1.2013 au 31.12.2013	2 000
			du 1.1.2014 au 30.9.2014	1 500»

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 4 décembre 2013

fixant la participation financière de l'Union aux dépenses effectuées par l'Allemagne dans le contexte des interventions d'urgence menées pour lutter contre l'influenza aviaire en 2011

[notifiée sous le numéro C(2013) 8545]

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

(2013/717/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

règles concernant les dépenses pouvant bénéficier du concours financier de l'Union.

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la décision 2009/470/CE du Conseil du 25 mai 2009 relative à certaines dépenses dans le domaine vétérinaire⁽¹⁾, et notamment son article 4,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 84 du règlement financier et à l'article 94 du règlement délégué (UE) n° 1268/2012 de la Commission du 29 octobre 2012 relatif aux règles d'application du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union⁽²⁾ (ci-après les «règles d'application»), l'engagement de dépenses sur le budget de l'Union est précédé d'une décision de financement qui expose les éléments essentiels de l'action impliquant une dépense, adoptée par l'institution ou les autorités auxquelles des pouvoirs ont été délégués par l'institution.

(2) La décision 2009/470/CE établit les modalités de la participation financière de l'Union à des actions vétérinaires ponctuelles, dont les interventions d'urgence. Afin de contribuer à l'éradication de l'influenza aviaire dans les meilleurs délais, il convient que l'Union participe financièrement aux dépenses admissibles supportées par les États membres. L'article 4, paragraphe 3, premier et deuxième tirets, de ladite décision définit les règles relatives aux pourcentages qui doivent être appliqués aux frais engagés par les États membres.

(3) L'article 3 du règlement (CE) n° 349/2005 de la Commission du 28 février 2005 fixant les règles relatives au financement communautaire des interventions d'urgence et de la lutte contre certaines maladies animales visées à la décision 90/424/CEE du Conseil⁽³⁾ établit les

(4) La décision d'exécution 2012/132/UE de la Commission du 15 février 2012 relative à une participation financière de l'Union aux interventions d'urgence contre l'influenza aviaire en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas en 2011⁽⁴⁾ a accordé une participation financière de l'Union aux interventions d'urgence contre l'influenza aviaire réalisées, notamment, en Allemagne en 2011. Le 10 avril 2012, l'Allemagne a introduit une demande officielle de remboursement conformément à l'article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 349/2005.

(5) Le versement de la participation financière de l'Union est subordonné à la réalisation effective des actions prévues et à la fourniture, par les autorités, de toutes les informations nécessaires dans les délais impartis.

(6) Conformément à l'article 3, paragraphe 4, de la décision 2009/470/CE, l'Allemagne a informé sans délai la Commission et les autres États membres des mesures appliquées conformément à la législation de l'Union en matière de notification et d'éradication, ainsi que de leurs résultats. Comme le requiert l'article 7 du règlement (CE) n° 349/2005, la demande de remboursement était accompagnée d'un rapport financier, de pièces justificatives, d'un rapport épidémiologique sur chaque exploitation où des animaux ont été mis à mort et détruits, ainsi que des résultats des audits respectifs.

(7) Dès lors, le montant total de la participation financière de l'Union aux dépenses admissibles effectuées dans le contexte de l'éradication de l'influenza aviaire en Allemagne en 2011 peut à présent être fixé.

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

⁽¹⁾ JO L 155 du 18.6.2009, p. 30.

⁽²⁾ JO L 362 du 31.12.2012, p. 1.

⁽³⁾ JO L 55 du 1.3.2005, p. 12.

⁽⁴⁾ JO L 59 du 1.3.2012, p. 34.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La participation financière de l'Union aux dépenses engagées en vue de l'éradication de l'influenza aviaire en Allemagne en 2011 est fixée à 774 103,56 EUR.

Article 2

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision, qui vaut décision de financement au sens de l'article 84 du règlement financier.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 2013.

Par la Commission
Tonio BORG
Membre de la Commission

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 4 décembre 2013

modifiant l'annexe I de la décision 2004/211/CE en ce qui concerne l'entrée relative au Brésil sur la liste des pays tiers et des parties de ces pays en provenance desquels les importations dans l'Union européenne d'équidés vivants et de sperme, d'ovules et d'embryons de l'espèce équine sont autorisées, modifiant l'annexe II, point D), de la décision 92/260/CEE en ce qui concerne les exigences en matière d'essais pour la morve et modifiant les décisions 92/260/CEE, 93/196/CEE et 93/197/CEE en ce qui concerne certaines dénominations géographiques

[notifiée sous le numéro C(2013) 8553]

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

(2013/718/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu 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⁽¹⁾, et notamment son article 17, paragraphe 3, point a),

vu la directive 2009/156/CE du Conseil du 30 novembre 2009 relative aux conditions de police sanitaire régissant les mouvements d'équidés et les importations d'équidés en provenance des pays tiers⁽²⁾, et notamment son article 12, paragraphes 1 et 4, son article 15, point a), son article 16, paragraphe 2, et son article 19, points a) et b),

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 92/65/CEE définit les conditions applicables aux importations dans l'Union, entre autres, de spermes, d'ovules et d'embryons de l'espèce équine. Ces conditions doivent être au moins équivalentes à celles qui sont applicables aux échanges entre États membres.
- (2) La directive 2009/156/CE définit les conditions de police sanitaire régissant les importations dans l'Union d'équidés vivants. Elle n'autorise l'importation d'équidés dans l'Union qu'en provenance des pays tiers, ou des parties du territoire de ces pays en cas de régionalisation, qui sont indemnes de morve depuis six mois.
- (3) La décision 2004/211/CE de la Commission⁽³⁾ établit une liste des pays tiers et des parties du territoire de ces pays en cas de régionalisation en provenance desquels les États membres doivent autoriser les importations

d'équidés et de spermes, d'ovules et d'embryons de l'espèce équine et indique les autres conditions applicables à ces importations. Le Brésil figure actuellement sur cette liste, établie à l'annexe I de la décision 2004/211/CE.

- (4) La décision 92/260/CEE de la Commission⁽⁴⁾ établit les conditions sanitaires et la certification sanitaire requises pour l'admission temporaire de chevaux enregistrés.
- (5) La décision 93/195/CEE de la Commission⁽⁵⁾ établit les conditions sanitaires et la certification sanitaire requises pour la réadmission de chevaux enregistrés en vue des courses, de la compétition et de manifestations culturelles après exportation temporaire.
- (6) La décision 93/196/CEE de la Commission⁽⁶⁾ établit les conditions sanitaires et la certification sanitaire requises pour les importations d'équidés de boucherie.
- (7) La décision 93/197/CEE de la Commission⁽⁷⁾ établit les conditions sanitaires et la certification sanitaire requises pour les importations d'équidés enregistrés ainsi que d'équidés d'élevage et de rente.
- (8) La morve est présente dans certaines parties du territoire brésilien. Dès lors, les importations d'équidés, ainsi que de leur sperme, de leurs ovules et de leurs embryons, ne sont autorisées qu'en provenance de la région BR-1 du territoire de ce pays tiers, décrite à l'annexe I, colonne 4, de la décision 2004/211/CE. Les États de Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás, Espírito Santo, Rondônia, Mato Grosso et le district fédéral font actuellement partie de la région BR-1 du Brésil.

⁽¹⁾ JO L 268 du 14.9.1992, p. 54.

⁽²⁾ JO L 192 du 23.7.2010, p. 1.

⁽³⁾ Décision 2004/211/CE de la Commission du 6 janvier 2004 établissant la liste des pays tiers et des parties de territoires de ces pays en provenance desquels les États membres autorisent les importations d'équidés vivants et de spermes, d'ovules et d'embryons de l'espèce équine, et modifiant les décisions 93/195/CEE et 94/63/CE (JO L 73 du 11.3.2004, p. 1).

⁽⁴⁾ Décision 92/260/CEE de la Commission du 10 avril 1992 relative aux conditions sanitaires et à la certification sanitaire requises pour l'admission temporaire de chevaux enregistrés (JO L 130 du 15.5.1992, p. 67).

⁽⁵⁾ Décision 93/195/CEE de la Commission du 2 février 1993 relative aux conditions sanitaires et à la certification sanitaire requises pour la réadmission de chevaux enregistrés en vue des courses, de la compétition et de manifestations culturelles après exportation temporaire (JO L 86 du 6.4.1993, p. 1).

⁽⁶⁾ Décision 93/196/CEE de la Commission du 5 février 1993 relative aux conditions sanitaires et à la certification sanitaire requises pour les importations d'équidés de boucherie (JO L 86 du 6.4.1993, p. 7).

⁽⁷⁾ Décision 93/197/CEE de la Commission du 5 février 1993 relative aux conditions sanitaires et à la certification sanitaire requises pour les importations d'équidés enregistrés ainsi que d'équidés d'élevage et de rente (JO L 86 du 6.4.1993, p. 16).

- (9) Le 18 avril, le 16 mai et le 25 juin 2013, le Brésil a notifié à l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) la confirmation de cas de morve chez les équidés dans les États de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo et Rondônia. En conséquence, le Brésil a cessé de délivrer des certificats sanitaires en application de la directive 2009/156/CE pour l'ensemble des États fédérés compris dans la région BR-1.
- (10) Le 9 juillet 2013, le Brésil a informé la Commission des mesures prises pour prévenir l'introduction de la morve dans les régions de ce pays tiers qui sont énumérées dans la décision 2004/211/CE et où la maladie n'est pas présente. Ces mesures incluent au moins un test de dépistage de la morve ayant donné un résultat négatif avant tout mouvement d'équidés provenant d'États dans lesquels la présence de la morve a été enregistrée vers tout rassemblement d'équidés dans ces États et vers tout autre État du Brésil. Le Brésil a confirmé que l'État de Rio de Janeiro est resté indemne de morve depuis le dernier cas signalé le 16 juillet 2012.
- (11) Par lettre du 30 octobre 2013, le Brésil a fait état d'un cas de morve dans l'État du Paraná.
- (12) Comme les États de São Paulo, Espírito Santo, Rondônia et Paraná ne sont plus indemnes de morve et que les autorités compétentes du Brésil ont fourni des garanties quant à l'absence de la maladie dans les autres États fédérés compris dans la région BR-1 et dans l'État de Rio de Janeiro, il y a lieu de modifier l'entrée relative à cette région à l'annexe I de la décision 2004/211/CE pour supprimer de la liste actuelle les États de São Paulo, Espírito Santo, Rondônia et Paraná et y ajouter l'État de Rio de Janeiro.
- (13) Étant donné que le risque d'avoir contracté la morve est plus faible pour les chevaux enregistrés que pour les autres catégories d'équidés, l'importation dans l'Union d'équidés en provenance du Brésil ne devrait être autorisée que pour les chevaux enregistrés, conformément aux décisions 92/260/CEE, 93/195/CEE et 93/197/CEE.
- (14) Le 25 février 2013, la Commission a publié le rapport ⁽¹⁾ d'un audit portant sur les exportations vers l'Union d'équidés et de leurs produits germinaux, réalisé au Brésil en octobre 2012. Selon ce rapport, il est nécessaire de suspendre les importations de sperme, d'ovules et d'embryons d'animaux de l'espèce équine en provenance du Brésil jusqu'à ce que les actions correctives recommandées aient été menées à bien et vérifiées.
- (15) Le Brésil est énuméré dans le groupe sanitaire D à l'annexe I de la décision 92/260/CEE et les chevaux enregistrés destinés à l'admission temporaire dans l'Union doivent respecter les exigences de police sanitaire et de certification sanitaire fixées dans le modèle de certificat sanitaire correspondant au groupe D et figurant à l'annexe II de ladite décision. Afin de garantir que les chevaux enregistrés temporairement admis dans l'Union sont indemnes de morve, il y a lieu d'inclure dans la partie III, «Renseignements sanitaires», de ce modèle de certificat une confirmation que le cheval enregistré a été soumis à un test de fixation du complément pour la morve réalisé sur un échantillon de sang prélevé au cours des dix jours ayant précédé l'expédition vers l'Union avec un résultat négatif à une dilution sérique de 1/10.
- (16) Pour des raisons de clarté et de cohérence de la législation de l'Union, la liste des pays figurant dans la partie III, point d), troisième tiret, de chacun des modèles de certificat sanitaire A à E de l'annexe II de la décision 92/260/CEE devrait être modifiée de manière à prendre en compte les dénominations géographiques déjà indiquées à l'annexe I de ladite décision.
- (17) Il est nécessaire d'adapter la note 3 de bas de page de l'annexe II de la décision 93/196/CEE afin de préciser que les importations dans l'Union d'équidés de boucherie en provenance du Brésil sont interdites.
- (18) Pour les raisons mentionnées au considérant 13, il est nécessaire de préciser à l'annexe I de la décision 93/197/CEE que les conditions de police sanitaire et de certification vétérinaire mentionnées à l'annexe II, point D), ne s'appliquent, dans le cas du Brésil, qu'aux importations de chevaux enregistrés.
- (19) Il convient de modifier les décisions 92/260/CEE, 93/196/CEE, 93/197/CEE et 2004/211/CE en conséquence.
- (20) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe II de la décision 92/260/CEE est modifiée conformément à l'annexe I de la présente décision.

Article 2

L'annexe II de la décision 93/196/CEE est modifiée conformément à l'annexe II de la présente décision.

Article 3

L'annexe I de la décision 93/197/CEE est modifiée conformément à l'annexe III de la présente décision.

Article 4

L'annexe I de la décision 2004/211/CE est modifiée conformément à l'annexe IV de la présente décision.

⁽¹⁾ Rapport d'audit 2012-6398, disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/food/fvo/rep_details_en.cfm?rep_id=3022

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 4 décembre 2013.

Par la Commission
Tonio BORG
Membre de la Commission

ANNEXE I

L'annexe II de la décision 92/260/CEE est modifiée comme suit:

1) Dans le modèle de certificat sanitaire A, dans la partie III, point d), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— en ancienne République yougoslave de Macédoine, en Australie, en Biélorussie, au Canada, en République de Corée, en Croatie, aux Émirats arabes unis, aux États-Unis d'Amérique, au Groenland, à Hong Kong, en Islande, au Japon, à Macao, en Malaisie (péninsule), en Norvège, en Nouvelle-Zélande, en Russie ⁽¹⁾, en Serbie, à Singapour, en Suisse, en Thaïlande, en Ukraine.»

2) Dans le modèle de certificat sanitaire B, dans la partie III, point d), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— en ancienne République yougoslave de Macédoine, en Australie, en Biélorussie, au Canada, en République de Corée, en Croatie, aux Émirats arabes unis, aux États-Unis d'Amérique, au Groenland, à Hong Kong, en Islande, au Japon, à Macao, en Malaisie (péninsule), en Norvège, en Nouvelle-Zélande, en Russie ⁽¹⁾, en Serbie, à Singapour, en Suisse, en Thaïlande, et Ukraine.»

3) Dans le modèle de certificat sanitaire C, dans la partie III, point d), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— en ancienne République yougoslave de Macédoine, en Australie, en Biélorussie, au Canada, en République de Corée, en Croatie, aux Émirats arabes unis, aux États-Unis d'Amérique, au Groenland, à Hong Kong, en Islande, au Japon, à Macao, en Malaisie (péninsule), en Norvège, en Nouvelle-Zélande, en Russie ⁽¹⁾, en Serbie, à Singapour, en Suisse, en Thaïlande, en Ukraine.»

4) Dans le modèle de certificat sanitaire D, la partie III est modifiée comme suit:

a) au point d), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— en ancienne République yougoslave de Macédoine, en Australie, en Biélorussie, au Canada, en République de Corée, en Croatie, aux Émirats arabes unis, aux États-Unis d'Amérique, au Groenland, à Hong Kong, en Islande, au Japon, à Macao, en Malaisie (péninsule), en Norvège, en Nouvelle-Zélande, en Russie ⁽¹⁾, en Serbie, à Singapour, en Suisse, en Thaïlande, en Ukraine.»

b) le point l) suivant est ajouté:

«l) ⁽³⁾ Si le cheval provient du Brésil ⁽¹⁾, il a été soumis à un test de fixation du complément pour la morve réalisé sur un échantillon de sang prélevé le ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾, soit dans les dix jours ayant précédé l'expédition, avec un résultat négatif à une dilution sérique de 1/10.»

5) Dans le modèle de certificat sanitaire E, dans la partie III, point d), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— en ancienne République yougoslave de Macédoine, en Australie, en Biélorussie, au Canada, en République de Corée, en Croatie, aux Émirats arabes unis, aux États-Unis d'Amérique, au Groenland, à Hong Kong, en Islande, au Japon, à Macao, en Malaisie (péninsule), en Norvège, en Nouvelle-Zélande, en Russie ⁽¹⁾, en Serbie, à Singapour, en Suisse, en Thaïlande et en Ukraine.»

ANNEXE II

À l'annexe II de la décision 93/196/CEE, la note 3 de bas de page est remplacée par la note suivante:

«⁽³⁾ Groupes sanitaires conformément à l'annexe I de la décision 2004/211/CE de la Commission:

- Groupe A Suisse (CH), Groenland (GL), Islande (IS)
- Groupe B ancienne République yougoslave de Macédoine (MK), Australie (AU), Biélorussie (BY), Monténégro (ME), Nouvelle-Zélande (NZ), Serbie (RS), Russie ⁽¹⁾ (RU), Ukraine (UA)
- Groupe C Canada (CA), États-Unis d'Amérique (US)
- Groupe D Argentine (AR), Chili (CL), Paraguay (PY), Uruguay (UY)
- Groupe E Algérie (DZ), Israël (IL), Maroc (MA), Tunisie (TN).»

ANNEXE III

À l'annexe I de la décision 93/197/CEE, le texte relatif au groupe sanitaire D est remplacé par le texte suivant:

«Groupe sanitaire D⁽¹⁾

Argentine (AR), Barbade⁽³⁾ (BB), Bermudes⁽³⁾ (BM), Bolivie⁽³⁾ (BO), Brésil⁽²⁾⁽³⁾ (BR), Chili (CL), Cuba⁽³⁾ (CU), Jamaïque⁽³⁾ (JM), Mexique⁽²⁾ (MX), Pérou⁽²⁾⁽³⁾ (PE), Paraguay (PY), Uruguay (UY).»

ANNEXE IV

À l'annexe I de la décision 2004/211/CE, l'entrée relative au Brésil est remplacée par le texte suivant:

		BR-0	L'ensemble du pays	D	—	—	—	—	—	—	—	—	—
«BR	Brésil	BR-1	Les États de: Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Goiás, Rio de Janeiro, Mato Grosso et le district fédéral	D	X	X	X	—	—	—	—	—	—»

RECTIFICATIFS

Rectificatif au règlement (UE) n° 487/2013 de la Commission du 8 mai 2013 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique et scientifique, le règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 149 du 1^{er} juin 2013)

Page 17, à l'annexe I, section C, point 10), la dernière ligne du tableau 3.5.2, «Limites de concentration génériques des composants d'un mélange, classés comme agents mutagènes des cellules germinales, qui déterminent la classification du mélange», se lit comme suit:

«Agent mutagène de catégorie 2	—	—	≥ 1,0 %»
--------------------------------	---	---	----------

Page 18, à l'annexe I, section C, point 12), la dernière ligne du tableau 3.6.2, «Limites de concentration génériques des composants d'un mélange, classés comme agents cancérigènes, qui déterminent la classification du mélange», se lit comme suit:

«Agent cancérigène de catégorie 2	—	—	≥ 1,0 % [note 1]»
-----------------------------------	---	---	-------------------

Page 19, à l'annexe I, section C, point 14), l'avant-dernière ligne du tableau 3.7.2, «Limites de concentration génériques des composants d'un mélange classés comme toxiques pour la reproduction ou en raison de leurs effets sur ou via l'allaitement, qui déterminent la classification du mélange», se lit comme suit:

«Toxique pour la reproduction de catégorie 2			≥ 3,0 % [note 1]»	
--	--	--	-------------------	--

EUR-Lex (<http://new.eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR