

Sommaire

I Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire

RÈGLEMENTS

Règlement (CE) n° 330/2008 de la Commission du 11 avril 2008 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes	1
★ Règlement (CE) n° 331/2008 de la Commission du 11 avril 2008 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⁾	3
★ Règlement (CE) n° 332/2008 de la Commission du 11 avril 2008 modifiant le règlement (CE) n° 297/2003 établissant les modalités d'application pour le contingent tarifaire de viandes bovines originaires du Chili	17
★ Règlement (CE) n° 333/2008 de la Commission du 11 avril 2008 fixant les plafonds applicables aux montants supplémentaires d'aide à effectuer au Portugal dans le cadre de la modulation facultative instaurée par le règlement (CE) n° 378/2007 du Conseil	19
★ Règlement (CE) n° 334/2008 de la Commission du 11 avril 2008 relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée	20

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

(Suite au verso.)

II Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire

DÉCISIONS

Commission

2008/297/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 27 mars 2008 modifiant la décision 2005/779/CE relative à certaines mesures de police sanitaire de protection contre la maladie vésiculeuse du porc en Italie [notifiée sous le numéro C(2008) 1092] ⁽¹⁾.....** 22
-

III Actes pris en application du traité UE

ACTES PRIS EN APPLICATION DU TITRE V DU TRAITÉ UE

- ★ **Décision 2008/298/PESC du Conseil du 7 avril 2008 modifiant la décision 2001/80/PESC instituant l'état-major de l'Union européenne** 25
- ★ **Action commune 2008/299/PESC du Conseil du 7 avril 2008 modifiant l'action commune 2004/551/PESC concernant la création de l'Agence européenne de défense** 34



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

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 330/2008 DE LA COMMISSION

du 11 avril 2008

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

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽¹⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe.

- (2) En application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 12 avril 2008.

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

Fait à Bruxelles, le 11 avril 2008.

Par la Commission

Jean-Luc DEMARTY

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

⁽¹⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

du règlement de la Commission du 11 avril 2008 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	JO	74,4
	MA	65,9
	TN	111,3
	TR	98,3
	ZZ	87,5
0707 00 05	EG	178,8
	JO	175,9
	MA	43,7
	TR	133,0
	ZZ	132,9
0709 90 70	MA	91,8
	TR	130,6
	ZZ	111,2
0805 10 20	EG	50,3
	IL	57,7
	MA	53,7
	TN	55,2
	TR	68,0
	US	51,9
	ZZ	56,1
0805 50 10	AR	117,5
	TR	136,6
	ZA	122,8
	ZZ	125,6
0808 10 80	AR	86,0
	BR	88,0
	CL	89,2
	CN	87,0
	MK	46,6
	NZ	117,5
	US	114,8
	UY	76,8
	ZA	77,1
	ZZ	87,0
0808 20 50	AR	81,7
	CL	117,3
	CN	78,4
	UY	89,6
	ZA	98,2
	ZZ	93,0

⁽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».

RÈGLEMENT (CE) N° 331/2008 DE LA COMMISSION

du 11 avril 2008

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 DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté 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,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi 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 ⁽²⁾.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres 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 convient que la liste communautaire soit mise à jour sur cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur signifier une interdiction d'exploitation dans la Communauté ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés l'occasion de consulter les documents fournis par les États membres, de lui transmettre des commentaires par écrit et de faire dans les dix jours ouvrables un

exposé oral à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ⁽³⁾.

- (5) Les autorités chargées de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans certains cas particuliers, par certains États membres.
- (6) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

Transporteurs aériens d'Ukraine*Albatross Avia Ltd*

- (7) La France a indiqué à la Commission qu'elle avait prononcé une interdiction d'exploitation immédiate applicable à toutes les opérations du transporteur aérien Albatross Avia Ltd certifié en Ukraine, au motif que ce transporteur est en réalité le transporteur ukrainien Volare, lequel est déjà soumis à une interdiction d'exploitation ⁽⁴⁾. La France a soumis à la Commission une demande d'actualisation de la liste communautaire conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 et à l'article 6 du règlement (CE) n° 473/2006.
- (8) Le transporteur n'a fourni aucune information permettant de dissiper les préoccupations exprimées par la France.
- (9) À la suite de consultations avec la Commission et certains États membres, les autorités compétentes ukrainiennes ont communiqué à la Commission leur décision de retirer le certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, qu'Albatross Avia Ltd ne doit faire l'objet d'aucune mesure supplémentaire.

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 84 du 23.3.2006, p. 14. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1400/2007 (JO L 311 du 29.11.2007, p. 12).

⁽³⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement n° 787/2007 de la Commission du 4 juillet 2007 (JO L 175 du 5.7.2007, p. 10).

(10) La Commission s'inquiète toutefois du fait que les autorités compétentes ukrainiennes ont délivré un CTA à une entreprise qui est en fait un transporteur aérien déjà soumis à une interdiction d'exploitation. Si une telle situation devait se répéter, la Commission pourrait considérer que lesdites autorités ne satisfont pas aux critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005.

Ukraine Cargo Airways

(11) Il est avéré que tous les types d'appareil du transporteur Ukraine Cargo Airways certifié en Ukraine présentent de sérieux manquements en matière de sécurité. Ces manquements ont été décelés par l'Autriche, la Hongrie, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, la Roumanie, la Pologne, l'Espagne et les Pays-Bas ⁽¹⁾ lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA.

(12) L'Autriche a indiqué à la Commission qu'elle avait prononcé une interdiction d'exploitation immédiate applicable à l'appareil de type AN-12 d'Ukraine Cargo Airways opérant jusqu'à présent en Autriche, en tenant compte des critères communs, dans le cadre de l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2111/2005, et a soumis à la Commission une demande d'actualisation de la liste communautaire conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 et à l'article 6 du règlement (CE) n° 473/2006.

(13) La mesure signifiée par l'Autriche est motivée par les éléments suivants: a) l'existence avérée de sérieux manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien, comme en témoignent des rapports faisant état de graves défaillances en matière de sécurité et de l'incapacité persistante du transporteur en cause à remédier aux manquements relevés dans les rapports d'inspection au sol élaborés dans le cadre du programme SAFA et communiqués précédemment au transporteur; b) l'incapacité du transporteur à remédier à ces manquements en matière de sécurité, comme en témoignent les mesures correctrices inadéquates et insuffisantes présentées pour faire face aux sérieux manquements décelés; c) l'incapacité et l'absence de volonté des autorités chargées de la surveillance du transporteur en cause de remédier aux manquements en matière de sécurité, comme en témoignent leur absence de coopération avec les autorités compétentes autrichiennes qui ont effectué les inspections au sol et leur capacité insuffisante à mettre en œuvre et exécuter les normes de sécurité applicables.

(14) Les manquements en matière de sécurité décelés par l'Autriche et d'autres États membres sur les appareils de type AN-12, AN-26 et IL-76 portaient sur les mêmes aspects. Ces manquements se sont, en outre, reproduits

au cours de la même période de référence, ce qui démontre leur nature systémique.

(15) Dans le cadre de ses consultations avec la Commission et certains États membres, Ukraine Cargo Airways a présenté un plan de mesures correctrices qui, de l'avis du transporteur, remédie à tous les manquements en matière de sécurité décelés dans le domaine de la maintenance, de l'ingénierie et des opérations sur les trois types d'appareils avec lesquels le transporteur opère dans la Communauté. Toutefois, au cours de ces consultations, le transporteur n'a pas été capable de démontrer l'adéquation des mesures correctrices proposées. Plus particulièrement, il n'a pas été en mesure de prouver le bien-fondé des mesures de discipline d'exploitation proposées et n'a pas pu expliquer pourquoi les inspections effectuées sur les appareils avec lesquels le transporteur opère dans la Communauté ont relevé les mêmes manquements que ceux constatés avant la décision d'interdiction d'exploitation prise par l'Autriche, en dépit du fait que plusieurs mesures du plan d'action proposé semblaient déjà mises en œuvre pour l'exploitation de tous les types d'appareil utilisés par le transporteur.

(16) Au cours de ces mêmes consultations, les autorités compétentes ukrainiennes ont soumis des informations concernant leur décision de limiter la portée du CTA du transporteur en retirant les appareils de type AN-12 immatriculés UR-UCK, UR-UDD et UR-UCN, avec lesquels Ukraine Cargo Airways opère en Autriche et dans d'autres États membres, en soumettant ces appareils à des travaux de maintenance et en interdisant, jusqu'au 19 novembre 2008, l'exploitation des appareils de type IL-76 immatriculés UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW et UR-UCX. Le transporteur a opéré dans la Communauté avec certains de ces appareils (UR-UCA, UR-UCO et UR-UCU). De surcroît, les autorités ukrainiennes ont confirmé avoir approuvé le plan de mesures correctrices du transporteur et se sont engagées à contrôler la mise en œuvre de ces mesures par Ukraine Cargo Airways avant d'autoriser le transporteur à reprendre ses opérations dans la Communauté avec ses appareils de type AN-12.

(17) La Commission prend acte des mesures prises par les autorités compétentes ukrainiennes en ce qui concerne les appareils de type AN-12 et IL-76. Elle considère néanmoins que les mesures correctrices mises en œuvre ne s'attaquent pas à la nature systémique des manquements décelés, qui concernent tous les types d'appareils utilisés jusqu'ici par le transporteur dans le cadre de ses opérations dans la Communauté. La Commission considère, en outre, que les résultats des inspections au sol ⁽²⁾ effectuées sur les appareils de type AN-26 après les consultations tenues avec le transporteur et les autorités compétentes et après que le transporteur a commencé à mettre en œuvre ses mesures correctrices sous le contrôle desdites autorités montrent que ces mesures ne remédient pas de manière adéquate aux manquements avérés en matière de sécurité décelés sur ces types d'appareils et sur tout autre type d'appareil exploité par le transporteur dans la Communauté.

⁽¹⁾ Rapports SAFA: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58;

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

(18) Le 1^{er} avril 2008, le transporteur a soumis des documents comprenant un plan actualisé de mesures correctrices dans lequel apparaissent les modifications demandées par les autorités compétentes ukrainiennes à la suite d'un audit de l'entreprise. Le transporteur aérien a également eu l'occasion de présenter un exposé à la Commission et au comité de la sécurité aérienne le 2 avril 2008. Il n'est toutefois pas parvenu à démontrer l'adéquation des mesures actualisées proposées en matière de discipline d'exploitation, ni à expliquer comment ces mesures pourraient remédier durablement à tous les manquements en matière de sécurité décelés précédemment. Il y aura donc lieu d'examiner plus avant ces documents afin de vérifier si le transporteur a remédié de manière adéquate aux manquements en matière de sécurité décelés auparavant.

(19) Dans l'attente des résultats de cet examen et en l'absence de toute mesure correctrice capable de remédier sans délai au caractère récurrent et systémique des manquements en matière de sécurité, la Commission considère que le transporteur ne peut être autorisé à opérer dans la Communauté tant qu'il n'aura pas été vérifié que des mesures appropriées ont été mises en place pour garantir le respect des normes de sécurité applicables à l'exploitation de tous les appareils utilisés par Ukraine Cargo Airways.

(20) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé qu'Ukraine Cargo Airways ne satisfait pas aux normes de sécurité applicables. Le transporteur aérien doit faire l'objet d'une interdiction d'exploitation applicable à toutes ses opérations et doit donc être inclus dans la liste de l'annexe A.

Surveillance générale en matière de sécurité

(21) La Commission considère qu'il convient de renforcer la surveillance générale en matière de sécurité, et plus particulièrement la mise en œuvre et l'exécution des normes de sécurité applicables par les autorités compétentes ukrainiennes, afin que les transporteurs prennent des mesures correctrices durables sous leur contrôle réglementaire. Les autorités compétentes ukrainiennes doivent s'attaquer d'urgence au nombre croissant de transporteurs qui font l'objet de mesures exceptionnelles décrétées par les États membres et sont ensuite inscrits à l'annexe A. Par conséquent, ces autorités sont invitées à présenter un plan de mesures visant à renforcer la surveillance en matière de sécurité des transporteurs sous leur contrôle réglementaire et des appareils immatriculés en Ukraine utilisés dans le cadre d'opérations effectuées dans la Communauté. La Commission surveillera étroitement la mise en œuvre de ces mesures, notamment celles visées aux considérants 15 et 18, en vue de soumettre des projets de mesures appropriées lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Cubana de Aviación SA

(22) Il est avéré que Cubana de Aviación ne satisfait pas à certaines normes de sécurité spécifiques établies par la

convention de Chicago. Ces manquements ont été décelés par le Royaume-Uni lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.

(23) Le Royaume-Uni a indiqué à la Commission qu'il avait prononcé une interdiction d'exploitation immédiate applicable aux appareils de type Iliouchine IL-62 immatriculés CU-T1283 et CU-T1284 de Cubana de Aviación, en tenant compte des critères communs, dans le cadre de l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2111/2005. Ces appareils sont actuellement dépourvus d'avertisseur de proximité du sol amélioré (EGPWS), un équipement nécessaire aux opérations effectuées dans la Communauté conformément à l'annexe 6 de la convention de Chicago.

(24) À la suite des consultations tenues avec la Commission et certains États membres, les autorités compétentes cubaines ont décidé de limiter la portée du CTA de Cubana de Aviación en excluant les appareils de type IL-62 de toutes les opérations effectuées par le transporteur dans la Communauté jusqu'à ce que ces appareils soient équipés de l'EGPWS. En outre, les autorités cubaines se sont engagées à ce que cet équipement soit installé, d'ici au 15 juin 2008, sur tous les appareils de ce transporteur opérant dans la Communauté. Enfin, elles se sont engagées à vérifier que Cubana de Aviación remédie dans ce délai à tous les manquements en matière de sécurité décelés, notamment en installant l'EGPWS, et à communiquer les résultats de ces vérifications à la Commission avant que le transporteur puisse reprendre ses opérations dans la Communauté avec les appareils de type IL-62.

(25) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005 et compte tenu des mesures prises par les autorités compétentes cubaines, il est estimé qu'aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire. La Commission rendra compte aux États membres de la mise en œuvre des mesures correctrices lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne. Si ces mesures devaient toutefois s'avérer insatisfaisantes, la Commission soumettra au comité des projets de mesures appropriées.

Islands Development Company

(26) Il est avéré que l'appareil de type Beech 1900 immatriculé S7-IDC du transporteur Islands Development Company certifié aux Seychelles n'est pas équipé de l'avertisseur de proximité du sol amélioré (EGPWS), un équipement nécessaire aux opérations effectuées dans la Communauté conformément à l'annexe 6 de la convention de Chicago. En outre, le transporteur n'a pas été en mesure de présenter les documents certifiés qui doivent être conservés à bord de l'appareil en application de la convention de Chicago. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'une inspection au sol effectuée dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152

- (27) La France a indiqué à la Commission qu'elle avait prononcé une interdiction d'exploitation immédiate applicable à l'aéronef susmentionné en tenant compte des critères communs, dans le cadre de l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2111/2005, et a soumis à la Commission une demande d'actualisation de la liste communautaire conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2111/2005 et à l'article 6 du règlement (CE) n° 473/2006.
- (28) Par lettre du 11 mars 2008, l'autorité de l'aviation civile des Seychelles a confirmé que le transporteur Islands Development Company certifié aux Seychelles avait pris les mesures nécessaires pour installer l'EGPWS sur son appareil de type Beech 1900D immatriculé S7-IDC. L'équipement a été commandé et installé le 26 mars 2008. Le transporteur a fourni une certification de l'installation au cours d'une réunion avec la Commission le 31 mars 2008. Les autorités compétentes des Seychelles ont, en outre, confirmé que des copies certifiées conformes des documents requis sont conservées à bord de l'appareil depuis le 27 février 2008.
- (29) Sur la base des critères communs, il est estimé qu'Islands Development Company a pris toutes les mesures requises pour se conformer aux normes de sécurité applicables et ne doit donc pas être inscrit à l'annexe A.
- Hewa Bora Airways*
- (30) Hewa Bora Airways n'exploite plus, dans la Communauté et sous le contrôle des autorités compétentes belges, son appareil de type Boeing B 767-266ER (cons. n° 23 178 et immatriculé 9Q-CJD), qui est inscrit à l'annexe B. Le régime provisoire d'inspections au sol et de surveillance applicable à cet appareil ne pouvant plus être garanti, il y a également lieu d'interdire les opérations effectuées avec ce dernier.
- (31) Par conséquent, il faut que le transporteur aérien fasse l'objet d'une interdiction applicable à toutes ses opérations et passe de l'annexe B à l'annexe A.
- TAAG Angola Airlines*
- (32) Une équipe d'experts de la Commission et des États membres a conduit une mission d'enquête en Angola du 18 au 22 février 2008 à l'invitation des autorités compétentes angolaises et du transporteur TAAG Angola Airlines. Au cours de cette mission, le transporteur a présenté une version actualisée de son plan de mesures correctrices et préventives visant à rétablir le respect des normes de l'OACI. Le rapport des experts montre que TAAG Angola Airlines a accompli des progrès satisfaisants dans la mise en œuvre de son plan d'action puisque, dans l'ensemble, plus de cinquante pour cent des mesures peuvent être considérées comme mises en œuvre. En particulier, le transporteur a largement donné suite aux conclusions concernant les opérations aériennes et les opérations au sol. Le transporteur a été invité à poursuivre ses efforts afin de mettre pleinement en œuvre son plan d'action. En outre, l'équipe d'experts a pris note du fait que le transporteur avait franchi la première étape du processus de recertification complète engagé par les autorités compétentes angolaises.
- (33) L'équipe d'experts a constaté la persistance de sérieux manquements en matière de renouvellement des certificats de navigabilité et de maintenance. Ces manquements ont été signalés à TAAG Angola Airlines et aux autorités compétentes, et il faudra y remédier de manière adéquate avant toute modification de l'interdiction d'exploitation signifiée au transporteur.
- (34) L'équipe d'experts a également évalué le plan de mesures correctrices proposé par les autorités compétentes angolaises (INAVIC) afin de renforcer, dans le cadre de leur contrôle réglementaire, la surveillance en matière de sécurité de TAAG Angola Airlines et de tous les transporteurs. À cette fin, l'équipe a évalué le niveau de mise en conformité de l'INAVIC avec les normes applicables de l'OACI en s'appuyant aussi sur les résultats de l'audit USOAP réalisé par l'OACI en novembre 2007. Selon le rapport de l'équipe d'experts, une nouvelle loi sur l'aviation civile a été publiée le 16 janvier 2008, et l'INAVIC s'oriente vers la création d'une autorité d'aviation civile indépendante et bien structurée. Les experts ont toutefois constaté que les nouvelles dispositions de la loi sur l'aviation civile et la réglementation associée dans le domaine de l'exploitation n'ont pas encore été mises en œuvre et que tous les transporteurs angolais sont actuellement titulaires de CTA contraires à l'annexe 6 de la convention de Chicago. L'INAVIC a été invitée à poursuivre la restructuration de son organisation, à renforcer le plus rapidement possible ses capacités et à continuer avec détermination le processus de recertification des transporteurs afin de faire la preuve du respect de la réglementation angolaise et des normes applicables de l'OACI, ainsi qu'à communiquer en temps voulu à la Commission les résultats de ses initiatives.
- (35) La Commission reconnaît les efforts déployés par TAAG Angola Airlines et par l'INAVIC pour mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires au respect des normes de sécurité applicables. Elle considère néanmoins que la décision de retirer TAAG Angola Airlines de la liste communautaire est, à ce stade, prématurée car le transporteur et les autorités compétentes doivent encore remédier à d'importants manquements en matière de sécurité. De surcroît, le processus de recertification de TAAG Angola Airlines et des autres transporteurs engagé par les autorités compétentes est toujours en cours. Selon la Commission, les autorités angolaises devront renforcer considérablement leurs moyens humains et financiers si elles entendent achever ce processus dans le délai spécifié.

(36) La Commission considère que la mise en conformité des autorités compétentes angolaises avec les normes contraignantes et les pratiques recommandées de l'OACI, notamment en matière de surveillance, est aussi conditionnée par les moyens financiers dont disposent ces autorités. Elle attendra que TAAG Angola Airlines et l'INAVIC lui remettent en temps utile des rapports sur les progrès accomplis.

Mahan Air

(37) Le 14 décembre 2007 et le 12 mars 2008, la Commission et certains États membres ont tenu des consultations avec Mahan Air et les autorités compétentes de la République islamique d'Iran concernant le contrôle exercé par ces autorités sur la mise en œuvre progressive des mesures correctrices par le transporteur. Au cours des consultations du 14 décembre 2007, la Commission a demandé à recevoir, d'ici à la fin du mois de février 2008, tout document faisant état d'éventuels progrès dans la mise en œuvre des mesures correctrices par Mahan Air.

(38) Au cours des consultations tenues le 12 mars 2008, les autorités compétentes de la République islamique d'Iran ont indiqué qu'elles avaient contrôlé le transporteur Mahan Air et que ce dernier avait remédié, à leur satisfaction, à tous les manquements en matière de sécurité. Pourtant, ni le transporteur ni les autorités compétentes n'ont présenté un quelconque document attestant la mise en œuvre des mesures correctrices en vue de démontrer la capacité de ces mesures à apporter des solutions durables et de garantir le respect effectif du plan d'action présenté aux mois de septembre et novembre 2007.

(39) Le 26 mars 2008, les autorités compétentes de la République islamique d'Iran ont soumis à la Commission des documents comportant un rapport détaillé sur les progrès accomplis et des renseignements concernant la mise en œuvre des mesures correctrices par Mahan Air à la suite d'un audit de l'entreprise. La Commission entend examiner les documents qui lui ont été soumis afin de vérifier si le transporteur a remédié de manière adéquate aux manquements en matière de sécurité relevés précédemment.

(40) Dans l'attente des résultats de cet examen, la Commission considère qu'elle ne dispose pas, à l'heure actuelle, de suffisamment d'éléments pour démontrer que le transporteur a mis en œuvre les mesures correctrices destinées à remédier aux manquements qui sont à l'origine de son inscription sur la liste communautaire.

(41) Sur la base des critères communs, la Commission estime qu'il n'est pas avéré, à ce stade, que Mahan Air a pris toutes les mesures requises pour se conformer aux normes de sécurité applicables et peut donc être retirée de l'annexe A. La Commission poursuivra sa coopération avec les autorités compétentes de la République islamique d'Iran afin de surveiller la mise en œuvre des mesures correctrices par Mahan Air et de veiller à ce que ces mesures apportent des solutions durables. Elle prévoit, à cette fin, d'effectuer une visite en Iran dans les mois à venir.

Transporteurs de la fédération de Russie

(42) Comme indiqué dans le règlement (CE) n° 1400/2007, certains transporteurs aériens certifiés par les autorités compétentes russes ne sont autorisés, en vertu d'une décision de ces autorités du 26 novembre 2007, à opérer dans la Communauté qu'avec certains appareils. Les transporteurs aériens et les appareils concernés sont les suivants: Krasnoyarsk Airlines: appareils Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EIDUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: appareils Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: appareils Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant Soyuz: appareils Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: appareils ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: appareils Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: appareils Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: appareils Tu-154M (RA-85700/85794) et B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: appareils Tu-204 (RA-64018/64020). En vertu de cette même décision, certains transporteurs aériens ne sont pas autorisés à opérer dans la Communauté avec certains appareils. Les transporteurs aériens et les appareils concernés sont les suivants: Orenburg Airlines: appareils Tu-154 (RA-85768) et B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: appareils Tu-154 (RA 85101 et RA-85109); Air Company Sibir: appareil B-737-400 (VP-BTA); et Rossija: appareils Tu-154 (RA-85753 et RA-85835).

(43) Le 26 mars 2008, les autorités compétentes russes ont informé la Commission qu'elles envisageaient de modifier leur décision du 26 novembre 2007 concernant les restrictions d'exploitation signifiées à certains transporteurs certifiés en Russie, de manière à lever, dès le 25 avril 2008, toutes les restrictions d'exploitation antérieures applicables à tous les transporteurs concernés.

(44) Le 27 mars 2008, la Commission a invité les autorités compétentes russes à lui fournir, ainsi qu'au comité de la sécurité aérienne, la preuve qu'elles détiennent des informations fiables sur l'amélioration du système de surveillance interne de la sécurité des vols des transporteurs concernés. C'est sur la base de ces informations que les autorités russes envisagent la décision de lever les restrictions d'exploitation signifiées aux transporteurs. Les autorités russes se sont engagées à fournir ces informations pour le 9 avril au plus tard et à présenter, conjointement avec chaque transporteur aérien concerné, des exposés à la Commission et aux États membres concernant la situation de ces transporteurs en matière de sécurité avant l'entrée en vigueur de la décision. Si la Commission devait obtenir ces informations à une date ultérieure, les autorités compétentes russes se sont engagées, le 2 avril 2008, devant le comité de la sécurité aérienne à reporter l'entrée en vigueur de la décision envisagée en accord avec la Commission.

- (45) La Commission prend acte de la décision envisagée par les autorités compétentes russes et entend examiner les documents que ces autorités se sont engagées à lui fournir dans le contexte des plans de mesures correctrices présentés précédemment à la Commission par les transporteurs concernés. La Commission a l'intention de coordonner avec les autorités compétentes russes les résultats de cet examen avant l'entrée en vigueur de la décision envisagée susmentionnée.
- (46) Les dispositions de la décision des autorités compétentes russes du 26 novembre 2007 resteront en vigueur dans l'intervalle. Par conséquent, les opérations des transporteurs précités dans la Communauté ne peuvent être effectuées que dans les conditions prévues par ladite décision et fixées aux considérants 34 à 36 du règlement (CE) n° 1400/2007.
- (47) La Commission entend surveiller les performances des transporteurs susmentionnés et examiner leur bilan en matière de sécurité à la lumière des résultats du processus présenté ci-dessus afin de prendre, s'il y a lieu, des mesures appropriées garantissant le respect de toutes les normes applicables dans la Communauté, en tenant compte des dispositions de l'article 7 du règlement (CE) n° 2111/2005.

Transporteurs aériens de la République kirghize

- (48) Les autorités kirghizes ont fourni à la Commission la preuve du retrait du certificat de transporteur aérien de Galaxy Air pour des raisons de sécurité. Ce transporteur certifié en République kirghize ayant dès lors été contraint de mettre un terme à ses activités, il doit être retiré de l'annexe A.

Transporteurs aériens de Guinée équatoriale

- (49) La Commission a reçu des informations selon lesquelles le transporteur Ceiba Intercontinental exploite des services commerciaux au titre d'un CTA délivré par les autorités compétentes de Guinée équatoriale et a demandé à ces dernières de fournir toutes les informations utiles relatives à cette entreprise. Les autorités compétentes de Guinée équatoriale n'ont pas répondu à la demande de la Commission.
- (50) Sur la base des critères communs fixés à l'annexe du règlement (CE) n° 2111/2005, il est estimé que le transporteur Ceiba Intercontinental doit faire l'objet d'une interdiction d'exploitation et doit donc être inscrit à l'annexe A.
- (51) Le transporteur Cronos Airlines certifié en Guinée équatoriale a soumis à la Commission une demande de retrait de l'annexe A, affirmant que les appareils qu'il exploite

font l'objet d'un accord de location avec équipage (ACMI) conclu avec un transporteur certifié en Afrique du Sud.

- (52) La Commission considère que les documents présentés par Cronos Airlines ne justifient pas son retrait de l'annexe A. Toutefois, tous les transporteurs qui figurent à l'annexe A peuvent être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à des transporteurs aériens qui ne font pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Transporteurs aériens du Swaziland

- (53) Les autorités compétentes du Swaziland ont demandé le retrait des transporteurs Royal Swazi Airways Corporation et Scan Air Charter de l'annexe A, car ces derniers ne détiennent plus aucun appareil et n'exploitent donc aucun service. Elles ont également demandé le retrait du transporteur Swaziland Airlink de l'annexe A, car ce dernier exploite des services avec des appareils certifiés et entretenus en Afrique du Sud et munis de licences d'équipage délivrées par ce pays. Les autorités compétentes du Swaziland valident les certificats, autorisations et licences concernées.
- (54) S'agissant de Royal Swazi Airways Corporation et de Scan Air Charter, la Commission considère que leur retrait de l'annexe ne se justifie pas dans la mesure où elle n'a pas la preuve que ces transporteurs n'existent plus. Elle considère en outre que le retrait du transporteur Swaziland Airlink de l'annexe A n'est pas davantage justifié. Tous les transporteurs figurant à l'annexe A peuvent toutefois être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à des transporteurs aériens qui ne font pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Transporteurs aériens de République d'Indonésie

- (55) Le 25 mars 2008, la Commission a reçu un nouveau plan d'action élaboré par les autorités compétentes indonésiennes. Ce plan d'action, qui n'était pas accompagné de pièces attestant sa mise en œuvre, montre que plusieurs mesures clés ne seront pas mises en œuvre avant septembre 2008. Les informations fournies ne démontrent pas que les autorités nationales sont en mesure, à ce stade, de garantir la surveillance de tous les transporteurs qu'elles certifient, y compris Garuda.
- (56) La Commission continuera de fournir une assistance technique à l'Indonésie et soutient activement les efforts déployés par le pays afin de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité.

(57) À l'heure actuelle, la Commission considère néanmoins que les autorités indonésiennes n'ont pas démontré qu'elles avaient mis en œuvre les mesures correctrices proposées pour assurer le respect des normes de sécurité applicables et que, par conséquent, aucun transporteur indonésien ne peut être retiré, à ce stade, de la liste communautaire, à moins que l'un des transporteurs figurant sur cette liste et les autorités nationales compétentes soient en mesure de démontrer le respect des normes de l'OACI.

Garuda Indonesia Airline

(58) Les 10 et 18 mars 2008, le transporteur Garuda Indonesia Airline a soumis à la Commission une documentation volumineuse comprenant les réponses de l'entreprise aux observations formulées par l'équipe d'experts de la Commission et des États membres au cours de la mission conduite par ses soins du 5 au 9 novembre 2007. Cette documentation a été soigneusement examinée par la Commission, qui a demandé des informations complémentaires afin de pouvoir mener à bien l'évaluation de la situation de Garuda en matière de sécurité. Le transporteur s'est engagé à fournir sans délai lesdites informations.

(59) Le 28 mars 2008, le transporteur a également soumis une demande formelle en vue de présenter oralement ses observations lors de la réunion à venir du comité de la sécurité arienne, ce qu'il a fait le 3 avril 2008.

(60) La Commission et les États membres ont constaté que le transporteur avait accompli des progrès dans la mise en œuvre des mesures correctrices visant à remédier aux problèmes soulevés dans le rapport de mission de l'équipe d'experts. Toutefois, ils ont également noté que pour se conformer aux normes de l'OACI, le transporteur devait poursuivre et mener à bien ses mesures correctrices dans un certain nombre de domaines, notamment l'installation de l'EGPWS sur tous les Boeing 737 de sa flotte, la mise en œuvre d'un programme d'analyse des données de vol pour l'ensemble de sa flotte, ainsi que l'apport des améliorations nécessaires à ses systèmes de contrôle interne.

Le règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 11 avril 2008.

(61) À la lumière des considérations présentées aux considérants 55 à 60, la Commission considère que le transporteur aérien Garuda Indonesia Airline ne peut pas encore être retiré de l'annexe A.

Considérations générales concernant les autres transporteurs figurant aux annexes A et B

(62) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctrices appropriées par les autres transporteurs figurant sur la liste communautaire mise à jour le 28 novembre 2007 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour, malgré les demandes spécifiques faites par cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.

(63) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

- 1) L'annexe A est remplacée par l'annexe A du présent règlement.
- 2) L'annexe B est remplacée par l'annexe B du présent règlement.

Article 2

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

Par la Commission

Jacques BARROT

Vice-président

ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR KORYO	Inconnu	KOR	Corée du Nord
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Soudan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afghanistan
MAHAN AIR	FS 105	IRM	Iran
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	Rwanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ukraine
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ukraine
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ukraine
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

⁽¹⁾ Les transporteurs aériens figurant à l'annexe A pourraient être autorisés à exercer des droits de trafic en affrétant un aéronef avec équipage appartenant à un transporteur aérien qui ne fait pas l'objet d'une interdiction d'exploitation, pour autant 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 (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Signature ministérielle (ordonnance 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	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 (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	Inconnu	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	Inconnu	CEL	Guinée équatoriale
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinée équatoriale
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Non disponible	Guinée équatoriale
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinée équatoriale
GUINEA AIRWAYS	738	Non disponible	Guinée équatoriale
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités indonésiennes responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:			Indonésie
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	Indonésie
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonésie
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Inconnu	Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Inconnu	Indonésie
CARDIG AIR	121-013	Inconnu	Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Inconnu	Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Inconnu	Indonésie
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Inconnu	Indonésie
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonésie
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	Inconnu	Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonésie
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	Indonésie
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Inconnu	Indonésie
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonésie
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonésie
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	Indonésie
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonésie
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Inconnu	Indonésie
SMAC	135-015	SMC	Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonésie
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Inconnu	Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	Indonésie
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonésie
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonésie
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités kirghizes responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:		—	République kirghize
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	République kirghize
BOTIR AVIA	10	BTR	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	République kirghize
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	Inconnu	République kirghize
ESEN AIR	2	ESD	République kirghize
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	République kirghize
INTAL AVIA	27	INL	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	République kirghize

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (AOC) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	République kirghize
MAX AVIA	33	MAI	République kirghize
OHS AVIA	09	OSH	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	Inconnu	République kirghize
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize
TENIR AIRLINES	26	TEB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités libériennes responsables de la surveillance réglementaire		—	Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	Sierra Leone
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Inconnu	BVU	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 Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:	—	—	Swaziland
AERO AFRICA (PTY) LTD	Inconnu	RFC	Swaziland
JET AFRICA SWAZILAND	Inconnu	OSW	Swaziland
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Inconnu	RSN	Swaziland
SCAN AIR CHARTER, LTD	Inconnu	Inconnu	Swaziland
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Inconnu	SWX	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Swaziland

ANNEXE B

LISTE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS FAISANT L'OBJET DE RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DANS LA COMMUNAUTÉ ⁽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'aéronef	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
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

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

RÈGLEMENT (CE) N° 332/2008 DE LA COMMISSION**du 11 avril 2008****modifiant le règlement (CE) n° 297/2003 établissant les modalités d'application pour le contingent tarifaire de viandes bovines originaires du Chili**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

(3) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 297/2003 en conséquence.

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1254/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur de la viande bovine ⁽¹⁾, et notamment son article 32, paragraphe 1, premier alinéa,

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

considérant ce qui suit:

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

(1) Le règlement (CE) n° 297/2003 de la Commission ⁽²⁾ prévoit l'ouverture et la gestion, sur une base pluriannuelle, d'un contingent tarifaire d'importation pour certains produits du secteur de la viande bovine. Il convient d'émettre des certificats d'authenticité attestant que certains produits sont originaires du Chili avant de les importer. Le nom de l'organisme émetteur de ces certificats figure à l'annexe III dudit règlement. L'article 8, paragraphe 2, dudit règlement prévoit que l'annexe III peut être révisée lorsqu'un nouvel organisme émetteur est désigné.

Article premier

L'annexe III du règlement (CE) n° 297/2003 est remplacée par l'annexe du présent règlement.

(2) Le Chili a communiqué à la Commission qu'il avait désigné un nouvel organisme, qui sera autorisé à émettre des certificats d'authenticité à compter du 1^{er} juillet 2008.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.Il s'applique à compter du 1^{er} juillet 2008.

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

Fait à Bruxelles, le 11 avril 2008.

Par la Commission

Mariann FISCHER BOEL

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 160 du 26.6.1999, p. 21. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 98/2008 de la Commission (JO L 29 du 2.2.2008, p. 5). Le règlement (CE) n° 1254/1999 sera remplacé par le règlement (CE) n° 1234/2007 (JO L 299 du 16.11.2007, p. 1) à compter du 1^{er} juillet 2008.

⁽²⁾ JO L 43 du 18.2.2003, p. 26. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 567/2007 de la Commission (JO L 133 du 25.5.2007, p. 13).

ANNEXE

«ANNEXE III

Organisme habilité par le Chili à émettre des certificats d'authenticité:

Asociación Gremial de Plantas Faenadoras Frigoríficas de Carnes de Chile

Teatinos 20 – Oficina 55

Santiago

Chile»

RÈGLEMENT (CE) N° 333/2008 DE LA COMMISSION

du 11 avril 2008

fixant les plafonds applicables aux montants supplémentaires d'aide à effectuer au Portugal dans le cadre de la modulation facultative instaurée par le règlement (CE) n° 378/2007 du Conseil

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

d'aide, visés à l'article 1^{er}, paragraphe 3, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 378/2007.

vu le traité instituant la Communauté européenne,

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

vu le règlement (CE) n° 378/2007 du Conseil du 27 mars 2007 fixant les règles applicables à la modulation facultative des paiements directs prévus par le règlement (CE) n° 1782/2003 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs, et modifiant le règlement (CE) n° 1290/2005 ⁽¹⁾, et notamment son article 1^{er}, paragraphe 3, troisième alinéa,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

considérant ce qui suit:

Les plafonds applicables au Portugal au total des montants supplémentaires d'aide, visés à l'article 1^{er}, paragraphe 3, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 378/2007, sont ceux qui suivent:

- (1) Le règlement (CE) n° 378/2007 a établi les conditions permettant aux États membres d'appliquer, pendant la période 2007-2012, une réduction, ci-après dénommée «modulation facultative», à tous les montants afférents aux paiements directs octroyés sur leur territoire au titre du règlement (CE) n° 1782/2003 du Conseil ⁽²⁾.
- (2) Le Portugal a décidé d'appliquer la modulation facultative à partir de l'année 2008 avec un taux annuel de réduction de 10 %.
- (3) Afin de pouvoir estimer les montants nets résultant de l'application de la modulation facultative qui seront mis à disposition du Portugal comme soutien communautaire aux mesures relevant de la programmation de développement rural, il est nécessaire de fixer les plafonds applicables au Portugal au total des montants supplémentaires

Année civile	Millions EUR
2008	20,4
2009	20,4
2010	20,4
2011	20,4
2012	20,4

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 11 avril 2008.

Par la Commission
Mariann FISCHER BOEL
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 95 du 5.4.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 270 du 21.10.2003, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 293/2008 de la Commission (JO L 90 du 2.4.2008, p. 5).

RÈGLEMENT (CE) N° 334/2008 DE LA COMMISSION**du 11 avril 2008****relatif au classement de certaines marchandises dans la nomenclature combinée**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 1, alinéa a),

considérant ce qui suit:

- (1) Afin d'assurer l'application uniforme de la nomenclature combinée annexée au règlement (CEE) n° 2658/87, il y a lieu d'arrêter des dispositions concernant le classement des marchandises reprises à l'annexe du présent règlement.
- (2) Le règlement (CEE) n° 2658/87 a fixé les règles générales pour l'interprétation de la nomenclature combinée. Ces règles s'appliquent également à toute autre nomenclature qui la reprend, même en partie ou en y ajoutant éventuellement des subdivisions, et qui est établie par des réglementations communautaires spécifiques, en vue de l'application de mesures tarifaires ou autres dans le cadre des échanges de marchandises.
- (3) En application desdites règles générales, les marchandises désignées dans la colonne 1 du tableau repris à l'annexe doivent être classées dans les codes NC correspondants indiqués dans la colonne 2 et cela en vertu des motivations indiquées dans la colonne 3 dudit tableau.

(4) Il est opportun que les renseignements tarifaires contraignants, délivrés par les autorités douanières des États membres en matière de classement des marchandises dans la nomenclature combinée et qui ne sont pas conformes au droit établi par le présent règlement, puissent continuer à être invoqués par leur titulaire pendant une période de trois mois, conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 6, du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 établissant le code des douanes communautaire ⁽²⁾.

(5) Le comité du code des douanes n'a pas émis d'avis dans le délai imparti par son président,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les marchandises désignées dans la colonne 1 du tableau repris à l'annexe doivent être classées dans la nomenclature combinée dans les codes NC correspondants indiqués dans la colonne 2 dudit tableau.

Article 2

Les renseignements tarifaires contraignants, délivrés par les autorités douanières des États membres qui ne sont pas conformes au droit établi par le présent règlement, peuvent continuer à être invoqués, conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 6, du règlement (CEE) n° 2913/92, pendant une période de trois mois.

Article 3

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 11 avril 2008.

Par la Commission

László KOVÁCS

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 256 du 7.9.1987, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 275/2008 (JO L 85 du 27.3.2008, p. 3).

⁽²⁾ JO L 302 du 19.10.1992, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

ANNEXE

Désignation des marchandises	Classification (code NC)	Motivation
(1)	(2)	(3)
<p>Produit ayant la composition suivante (% en poids):</p> <p>— alcool éthylique plus de 90,0</p> <p>— eau moins de 7,4</p> <p>— éthylène glycol 1,3</p> <p>— butanone 1,3</p> <p>Le produit est conditionné dans des bouteilles de 1 et de 3 litres ainsi que dans des conteneurs d'environ 100 litres.</p> <p>D'après les indications portées sur l'emballage, le produit peut être utilisé directement ou dilué avec de l'eau, notamment comme antigel ou liquide pour dégivrage.</p>	2207 20 00	<p>Le classement est déterminé par les règles générales 1 et 6 pour l'interprétation de la nomenclature combinée ainsi que par le libellé des codes 2207 et 2207 20 00 de la NC.</p> <p>L'ajout de butanone et, dans une moindre mesure, d'éthylène glycol rend le produit impropre à la consommation humaine, mais pas pour des utilisations industrielles.</p> <p>Le faible pourcentage d'éthylène glycol ne donne pas au produit le caractère d'un antigel ou d'un liquide pour dégivrage relevant de la position 3820.</p> <p>C'est pourquoi le produit doit être classé comme alcool éthylique dénaturé au code 2207 20 00 de la NC.</p>

II

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication n'est pas obligatoire)

DÉCISIONS

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 27 mars 2008

modifiant la décision 2005/779/CE relative à certaines mesures de police sanitaire de protection contre la maladie vésiculeuse du porc en Italie

[notifiée sous le numéro C(2008) 1092]

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

(2008/297/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

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

considérant ce qui suit:

(1) La décision 2005/779/CE de la Commission du 8 novembre 2005 relative à certaines mesures de police sanitaire de protection contre la maladie vésiculeuse du porc en Italie ⁽²⁾ a été adoptée pour faire face à la présence de cette maladie dans ce pays. Cette décision fixe des règles de police sanitaire à l'égard de la maladie vésiculeuse du porc pour les régions de cet État membre reconnues indemnes de la maladie et pour celles qui ne sont pas reconnues indemnes de la maladie.

⁽¹⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/33/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 315 du 19.11.2002, p. 14).

⁽²⁾ JO L 293 du 9.11.2005, p. 28. Décision modifiée par la décision 2007/9/CE (JO L 7 du 12.1.2007, p. 15).

(2) À la suite de l'apparition, en 2007, de foyers de maladie vésiculeuse du porc dans certaines provinces situées dans des régions italiennes reconnues jusqu'alors indemnes de la maladie, l'Italie a adopté des mesures conformément à la directive 92/119/CEE du Conseil du 17 décembre 1992 établissant des mesures communautaires générales de lutte contre certaines maladies animales ainsi que des mesures spécifiques à l'égard de la maladie vésiculeuse du porc ⁽³⁾.

(3) En outre, l'Italie a suspendu le statut de territoire indemne des provinces où une propagation de la maladie vésiculeuse du porc restait probable. Elle a également interdit les mouvements de porcs des provinces concernées vers d'autres régions italiennes et d'autres États membres.

(4) Les mesures adoptées par l'Italie se sont révélées efficaces. Il convient donc de modifier la décision 2005/779/CE pour permettre la suspension du statut de territoire indemne d'une province située dans une région reconnue indemne de la maladie vésiculeuse du porc, de sorte que l'Italie puisse réagir avec rapidité et transparence à toute apparition de foyer de la maladie dans des régions reconnues indemnes. Il convient également de limiter la suspension dans le temps et, si le risque perdure au-delà de l'expiration de la période fixée initialement, d'adopter une décision conformément à l'article 10, paragraphe 4, de la directive 90/425/CEE.

⁽³⁾ JO L 62 du 15.3.1993, p. 69. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2007/10/CE de la Commission (JO L 63 du 1.3.2007, p. 24).

- (5) Par ailleurs, les centres de regroupement de porcs sont généralement une source majeure de propagation de la maladie vésiculeuse du porc. Par conséquent, l'Italie a adopté des mesures destinées à améliorer le contrôle des mouvements de porcs à partir des centres de regroupement et à prévenir tout risque de propagation de la maladie. Il convient donc d'intensifier ce type de mesures en ce qui concerne la surveillance des centres de regroupement et, notamment, les essais et les prélèvements à réaliser.
- (6) Il convient donc de modifier la décision 2005/779/CE en conséquence.
- (7) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision 2005/779/CE est modifiée comme suit:

- 1) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant:

«RECONNAISSANCE DES RÉGIONS, DES PROVINCES ET DES EXPLOITATIONS D'ITALIE INDEMNES DE LA MALADIE VÉSICULEUSE DU PORC»

- 2) L'article 3 bis suivant est inséré:

«Article 3 bis

Suspension de la reconnaissance des provinces situées dans une région reconnue indemne

1. Lorsqu'un foyer de maladie vésiculeuse du porc apparaît dans une province située dans une région reconnue indemne de la maladie, l'Italie veille à la suspension immédiate du statut de territoire indemne de ladite province, sauf s'il est clairement établi qu'un foyer secondaire est à l'origine de l'infection et si l'enquête épidémiologique effectuée sur ce foyer conformément à l'article 8 de la directive 92/119/CEE démontre que le risque de propagation du foyer est négligeable.

2. Les mesures prévues aux articles 7, 8 et 9 s'appliquent à la province visée au paragraphe 1.

3. L'Italie peut de nouveau reconnaître la province visée au paragraphe 1 comme indemne de la maladie vésiculeuse du porc si:

- a) dans toutes les exploitations de ladite province, un prélèvement d'échantillons pour des tests sérologiques a été effectué, à deux reprises dans un intervalle de vingt-huit à quarante jours, sur un nombre suffisant de porcs d'élevage, pour pouvoir détecter une prévalence de 5 % de la maladie vésiculeuse du porc avec un intervalle de confiance de 95 %, et a donné des résultats négatifs;

- b) les mesures dans les zones de protection et de surveillance établies autour des foyers de maladie vésiculeuse du porc de la province, visées à l'annexe II, points 7.3, 7.4 et 8.3 b) de la directive 92/119/CEE, ne s'appliquent plus;

- c) l'enquête épidémiologique portant sur les foyers de maladie vésiculeuse du porc conformément à l'article 8 de la directive 92/119/CEE n'a pas conclu qu'il existait un risque de propagation de la maladie.

4. L'Italie communique immédiatement à la Commission et aux autres États membres les mesures adoptées en vertu des paragraphes 1, 2 et 3 et les rend publiques. La suspension visée au paragraphe 1 ne dépasse pas six mois.»

- 3) À l'article 5, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans les centres de regroupement de porcs, des prélèvements sont effectués à intervalles mensuels:

- a) prélèvement pour des tests sérologiques sur un nombre suffisant de porcs d'élevage pour pouvoir détecter une prévalence de 5 % de la maladie vésiculeuse du porc avec un intervalle de confiance de 95 %;

- b) prélèvement de fèces pour des tests virologiques, effectué dans chaque enclos où des porcs sont ou ont été détenus.»

4) À l'article 6, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Dans les centres de regroupement de porcs, des prélèvements sont effectués à intervalles mensuels:

- a) prélèvement pour des tests sérologiques sur un nombre suffisant de porcs d'élevage pour pouvoir détecter une prévalence de 5 % de la maladie vésiculeuse du porc avec un intervalle de confiance de 95 %;
- b) prélèvement de fèces pour des tests virologiques, effectué dans chaque enclos où des porcs sont ou ont été détenus.»

Article 2

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 mars 2008.

Par la Commission
Androulla VASSILIOU
Membre de la Commission

III

(Actes pris en application du traité UE)

ACTES PRIS EN APPLICATION DU TITRE V DU TRAITÉ UE

DÉCISION 2008/298/PESC DU CONSEIL

du 7 avril 2008

modifiant la décision 2001/80/PESC instituant l'état-major de l'Union européenne

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 28, paragraphe 1,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 207, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 22 janvier 2001, le Conseil a adopté la décision 2001/80/PESC ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «EMUE»), dont le mandat est défini à l'annexe de ladite décision.
- (2) Le 19 novembre 2007, le Conseil a approuvé un ensemble de quatre mesures visant à améliorer la capacité de l'EMUE d'effectuer une planification militaire précoce au niveau stratégique pour les opérations dirigées par l'UE.
- (3) Il convient de modifier le mandat de l'EMUE pour mettre en œuvre ces mesures, dans l'attente d'un examen global de ce mandat à l'issue d'une évaluation de la mise en œuvre desdites mesures.
- (4) En outre, le mandat de l'EMUE devrait tenir compte des changements apportés aux structures et aux procédures du Conseil en matière de gestion de crises depuis la dernière modification du mandat.
- (5) Il convient par ailleurs de modifier la décision 2001/80/PESC afin de prendre en considération l'adoption de la décision 2007/829/CE du Conseil du 5 décembre 2007 relative au régime applicable aux experts et militaires nationaux détachés auprès du secrétariat général du Conseil ⁽²⁾,

DÉCIDE:

Article premier

La décision 2001/80/PESC est modifiée comme suit:

- 1) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Les membres de l'état-major de l'Union européenne sont soumis aux règles arrêtées dans la décision 2007/829/CE du Conseil du 5 décembre 2007 relative au régime applicable aux experts et militaires nationaux détachés auprès du secrétariat général du Conseil ^(*).

^(*) JO L 327 du 13.12.2007, p. 10.»

- 2) L'annexe est remplacée par l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision prend effet à la date de son adoption.

Article 3

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

Fait à Luxembourg, le 7 avril 2008.

Par le Conseil
Le président
R. ŽERJAV

⁽¹⁾ JO L 27 du 30.1.2001, p. 7. Décision modifiée par la décision 2005/395/PESC du Conseil (JO L 132 du 26.5.2005, p. 17).

⁽²⁾ JO L 327 du 13.12.2007, p. 10.

ANNEXE

MANDAT ET ORGANISATION DE L'ÉTAT-MAJOR DE L'UNION EUROPÉENNE (EMUE) (*)**1. Introduction**

À Helsinki, les États membres de l'UE ont décidé de mettre en place, au sein du Conseil, de nouveaux organes politiques et militaires permanents afin que l'UE puisse assumer ses responsabilités pour l'ensemble des activités de prévention des conflits et de gestion des crises définies dans le TUE. Comme prévu dans le rapport d'Helsinki, l'EMUE, «au sein des structures du Conseil, mettra ses compétences militaires au service de la PECSD, notamment de la conduite des opérations militaires menées par l'UE dans le cadre de la gestion des crises».

Lors de sa réunion des 12 et 13 décembre 2003, le Conseil européen a accueilli avec satisfaction le document intitulé «Défense européenne: consultation OTAN-UE, planification et opérations». Les 16 et 17 décembre 2004, le Conseil européen a approuvé les propositions détaillées concernant la mise en œuvre de ce document.

Le 19 novembre 2007, le Conseil a accueilli positivement le rapport du secrétaire général/haut représentant («SG/HR») sur la capacité de l'état-major de l'UE d'effectuer une planification précoce au niveau stratégique pour les opérations dirigées par l'UE, qui avait été demandé par le Conseil en mai 2007, et il a approuvé les recommandations visant à mettre en œuvre, ensemble, les quatre mesures et les actions recensées dans l'avis militaire.

Le mandat de l'EMUE est défini comme suit:

2. Mission

L'EMUE doit assurer l'alerte rapide, l'évaluation des situations et la planification stratégique pour les missions et tâches visées à l'article 17, paragraphe 2, du traité UE, y compris celles qui sont définies dans la stratégie européenne de sécurité.

Cette mission comprend également le recensement des forces européennes nationales et multinationales et la mise en œuvre des politiques et décisions selon les directives formulées par le CMUE.

3. Rôle

- L'EMUE est la source de l'expertise militaire de l'UE.
- Il assure le lien entre le CMUE, d'une part, et les ressources militaires à la disposition de l'UE, d'autre part, et il met ses compétences militaires à la disposition des organes de l'UE, selon les directives formulées par le CMUE.
- Il remplit trois grandes fonctions opérationnelles: l'alerte rapide, l'évaluation des situations et la planification stratégique.
- Il mène la phase de planification précoce de manière suffisamment détaillée pour, notamment, permettre aux États membres d'évaluer leurs contributions potentielles en termes de forces et pour fournir l'expertise requise tout au long du processus décisionnel.
- Il fournit une capacité d'alerte rapide. Il planifie, évalue et fait des recommandations en ce qui concerne le concept de gestion des crises et la stratégie militaire générale, et il met en œuvre les décisions et les directives du CMUE.
- Il assiste le CMUE pour l'évaluation des situations et les aspects militaires de la planification stratégique⁽¹⁾ pour l'ensemble des missions et des tâches visées à l'article 17, paragraphe 2, du traité UE, y compris celles qui sont définies dans la stratégie européenne de sécurité, pour tous les cas d'opérations dirigées par l'UE, que cette dernière ait ou non recours aux moyens et aux capacités de l'OTAN.

(*) Pour les abréviations utilisées dans cette annexe, voir l'appendice B.

(1) Définitions:

Planification stratégique: activités de planification qui commencent dès l'identification d'une crise potentielle ou l'apparition d'une crise et qui prennent fin lorsque les autorités politiques de l'UE approuvent une option stratégique militaire ou un ensemble d'options stratégiques militaires. Le processus de planification stratégique comprend l'évaluation de la situation militaire, la définition d'un cadre politico-militaire et l'élaboration d'options stratégiques militaires.

Option stratégique militaire: action militaire potentielle, conçue pour atteindre les objectifs politico-militaires définis dans le cadre politico-militaire. Une option stratégique militaire décrit les grands axes de la solution militaire, les ressources nécessaires et les contraintes, et contient des recommandations quant au choix du commandant d'opération et de l'état-major d'opération (EMO).

- Il appuie (à la demande du SG/HR ou du COPS) des missions temporaires auprès de pays tiers ou d'organisations internationales, afin d'apporter, dans la mesure des besoins, des avis et une aide en ce qui concerne les aspects militaires des activités de prévention des conflits, de gestion des crises et de stabilisation après un conflit.
- Il contribue au processus d'élaboration, d'évaluation et de réexamen des objectifs de capacités, en tenant compte de la nécessité, pour les États membres concernés, d'assurer la cohérence avec le DPP de l'OTAN et le PARP du PPP, conformément aux procédures convenues.
- Il travaille en étroite coordination avec l'Agence européenne de défense.
- Il est responsable du suivi, de l'évaluation et de la formulation de recommandations en ce qui concerne les forces et les capacités que les États membres mettent à la disposition de l'UE, pour ce qui est de la formation, des exercices et de l'interopérabilité.
- Il veille à être en mesure de renforcer l'état-major national désigné pour mener une opération autonome de l'UE.
- Il est chargé de fournir les capacités nécessaires à la planification et à la conduite d'une opération militaire autonome de l'UE et maintient, en son sein, les moyens requis pour la mise en place rapide d'un centre d'opérations en vue d'une opération donnée, en particulier si une réaction civilo-militaire conjointe s'impose et si aucun état-major national n'est désigné, dès lors que la décision de mener une telle opération a été prise par le Conseil, sur avis du CMUE.

4. Tâches

- L'EMUE fournit une expertise militaire au SG/HR ainsi qu'aux organes de l'UE, sous la direction du CMUE.
- Il surveille les crises potentielles en s'appuyant sur les capacités de renseignement nationales et multinationales appropriées.
- Il collabore avec le centre de situation conjoint dans le domaine de l'échange d'informations, conformément à l'accord intervenu sur une capacité unique d'analyse du renseignement (SIAC).
- Il effectue une planification militaire préalable au niveau stratégique.
- Il mène la phase de planification précoce de manière suffisamment détaillée pour, notamment, permettre aux États membres d'évaluer leurs contributions potentielles en termes de forces et pour fournir l'expertise requise tout au long du processus décisionnel.
- Il recense et répertorie les forces européennes nationales et multinationales pour les opérations dirigées par l'UE, en coordination avec l'OTAN.
- Il contribue à la mise en place et à la préparation (y compris au niveau de la formation et des exercices) des forces nationales et multinationales que les États membres mettent à la disposition de l'UE. Les modalités des relations avec l'OTAN sont définies dans les documents pertinents.
- Il organise et coordonne les procédures avec les états-majors nationaux et multinationaux, y compris avec les quartiers généraux de l'OTAN dont peut disposer l'UE, en veillant, autant que possible, à la compatibilité avec les procédures de l'OTAN.
- Il contribue aux aspects militaires de la dimension PESD de la lutte contre le terrorisme.
- Il contribue à l'élaboration de concepts, d'une doctrine, de plans et de procédures concernant le recours à des moyens et à des capacités militaires pour des opérations de gestion des conséquences d'une catastrophe naturelle ou provoquée par l'homme.
- Il programme, planifie, dirige et évalue les aspects militaires des procédures établies par l'UE pour la gestion des crises, y compris la validation des procédures UE-OTAN.
- Il participe à l'estimation du coût des opérations et des exercices.

- Il assure la liaison avec les états-majors nationaux et les états-majors multinationaux des forces multinationales.
 - Il établit des relations permanentes avec l'OTAN conformément aux «arrangements permanents UE-OTAN».
 - Il accueille une équipe de liaison de l'OTAN en son sein et maintient une cellule de l'UE au SHAPE conformément au rapport de la présidence concernant la PESD, qui a été adopté par le Conseil le 13 décembre 2004.
 - Il établit des relations appropriées avec des correspondants déterminés aux Nations unies et dans d'autres organisations internationales, notamment l'OSCE et l'UA, moyennant un accord de ces organisations.
 - Il contribue au processus global qui doit être mené en vue de tirer les enseignements de l'expérience acquise.
 - Il s'emploie à établir des plans de circonstance stratégiques, à l'initiative du SG/HR ou du COPS.
 - Il contribue à l'élaboration d'un recueil de doctrines/concepts, tirant des enseignements des opérations et des exercices civilo-militaires.
 - Il élabore des concepts et des procédures pour le centre d'opérations de l'UE et veille à ce que le personnel, les installations et les équipements du centre soient disponibles et préparés aux fins d'opérations, d'exercices et d'actions de formation.
 - Il entretient, met à jour et remplace le matériel du centre d'opérations de l'UE et assure l'entretien des installations.
- a) *Tâches supplémentaires dans les situations de gestion de crises*
- L'EMUE sollicite et traite des informations précises provenant d'organismes de renseignement et d'autres informations pertinentes émanant de toutes les sources disponibles.
 - Il prête son concours au CMUE pour les contributions que celui-ci fournit en ce qui concerne la directive initiale de planification et les directives de planification du COPS.
 - Il élabore les options stratégiques militaires, organisées par ordre de priorité, qui constitueront la base des avis militaires adressés par le CMUE au COPS, en:
 - définissant des options initiales générales;
 - faisant au besoin appel, pour la planification, à des sources externes, qui analyseront et développeront ces options de façon plus approfondie;
 - évaluant les résultats de ce travail plus approfondi et en faisant effectuer tout travail supplémentaire éventuellement nécessaire;
 - présentant au CMUE une évaluation globale, assortie au besoin d'une indication des priorités et de recommandations.
 - Il recense, en coordination avec les équipes nationales de planification et, au besoin, avec l'OTAN, les forces qui pourraient participer à d'éventuelles opérations dirigées par l'UE.
 - Il assiste le commandant d'opération dans les échanges techniques avec les pays tiers qui apportent des contributions militaires à une opération dirigée par l'UE et dans la préparation de la conférence de génération de forces.
 - Il continue à surveiller les situations de crise.

- Sur demande de la DG E adressée au directeur général de l'EMUE (DGEMUE), il prête son concours aux travaux de planification stratégique du volet politico-militaire des réactions aux crises qui sont entrepris sous la responsabilité de la DG E (élaboration d'un concept de gestion des crises, d'une action commune, etc.).
- Sur demande de la DG E adressée au DGEMUE, il prête son concours aux travaux de planification des réactions aux crises au niveau stratégique (missions exploratoires, concept de gestion des crises) qui sont entrepris sous la responsabilité de la DG E.
- Il participe à la planification stratégique des réactions aux crises dans la perspective d'opérations civilo-militaires conjointes, en mettant au point des options stratégiques comme le prévoient les procédures de gestion des crises. Cette planification relève directement du DGEMUE et du DCPCC et se déroule sous l'autorité générale du SG/HR.
- Sur demande du DCPCC adressée au DGEMUE, il prête son concours aux travaux de planification des réactions aux crises aux niveaux stratégique et opérationnel pour des missions civiles qui sont entrepris sous la responsabilité du DCPCC.

b) *Tâches supplémentaires pendant les opérations*

- L'EMUE fournit, par l'intermédiaire d'un «dispositif de veille», une capacité de veille 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, destinée à contrôler toutes les missions et opérations PESD aux fins de la transmission systématique des informations spécifiques aux opérations.
- Sous la direction du CMUE, il suit en permanence tous les aspects militaires des opérations. Il effectue des analyses stratégiques en liaison avec le commandant d'opération désigné, afin d'aider le CMUE dans son rôle de conseil auprès du COPS, en charge de la direction stratégique.
- À la lumière des évolutions politiques et opérationnelles, il fournit de nouvelles options au CMUE, sur lesquelles ce dernier se fondera pour donner des avis au COPS dans le domaine militaire.
- Il participe au noyau clé renforcé et contribue à renforcer, dans la mesure des besoins, le centre d'opérations de l'UE.
- Il constitue le noyau clé permanent du centre d'opérations de l'UE.
- Il apporte son concours à la coordination des opérations civiles. Ces opérations sont planifiées et conduites sous l'autorité du DCPCC. Il apporte son concours à la planification, à l'appui (y compris le recours éventuel à des moyens militaires) et à la conduite d'opérations civiles (le niveau stratégique reste du ressort de la DG E IX).

5. Organisation

- L'EMUE travaille sous la direction militaire du CMUE, auquel il rend compte.
- L'EMUE est un service du secrétariat général du Conseil directement rattaché au SG/HR, et il travaille en étroite coopération avec d'autres services du secrétariat général du Conseil.
- Il est dirigé par le DGEMUE, qui est un général 3 étoiles.
- Il est composé de personnel détaché par les États membres et agissant dans le cadre d'un statut international, conformément au régime applicable aux experts et aux militaires nationaux détachés auprès du secrétariat général du Conseil, ainsi que de fonctionnaires du secrétariat général du Conseil et de fonctionnaires détachés par la Commission. Afin d'améliorer le processus de sélection de l'EMUE, les États membres sont encouragés à présenter plus d'un candidat pour chacun des postes sollicités.
- Pour pouvoir s'acquitter de l'ensemble de ses missions et tâches, l'EMUE est organisé de la manière décrite à l'appendice A.
- Dans les situations de gestion de crises ou lors d'exercices, il peut mettre en place des cellules de planification et de gestion, en s'appuyant sur l'expertise, le personnel et l'infrastructure dont il dispose. En outre, il pourrait, si nécessaire, demander, par l'intermédiaire du CMUE, du personnel aux États membres de l'UE en vue d'assurer un renfort temporaire.

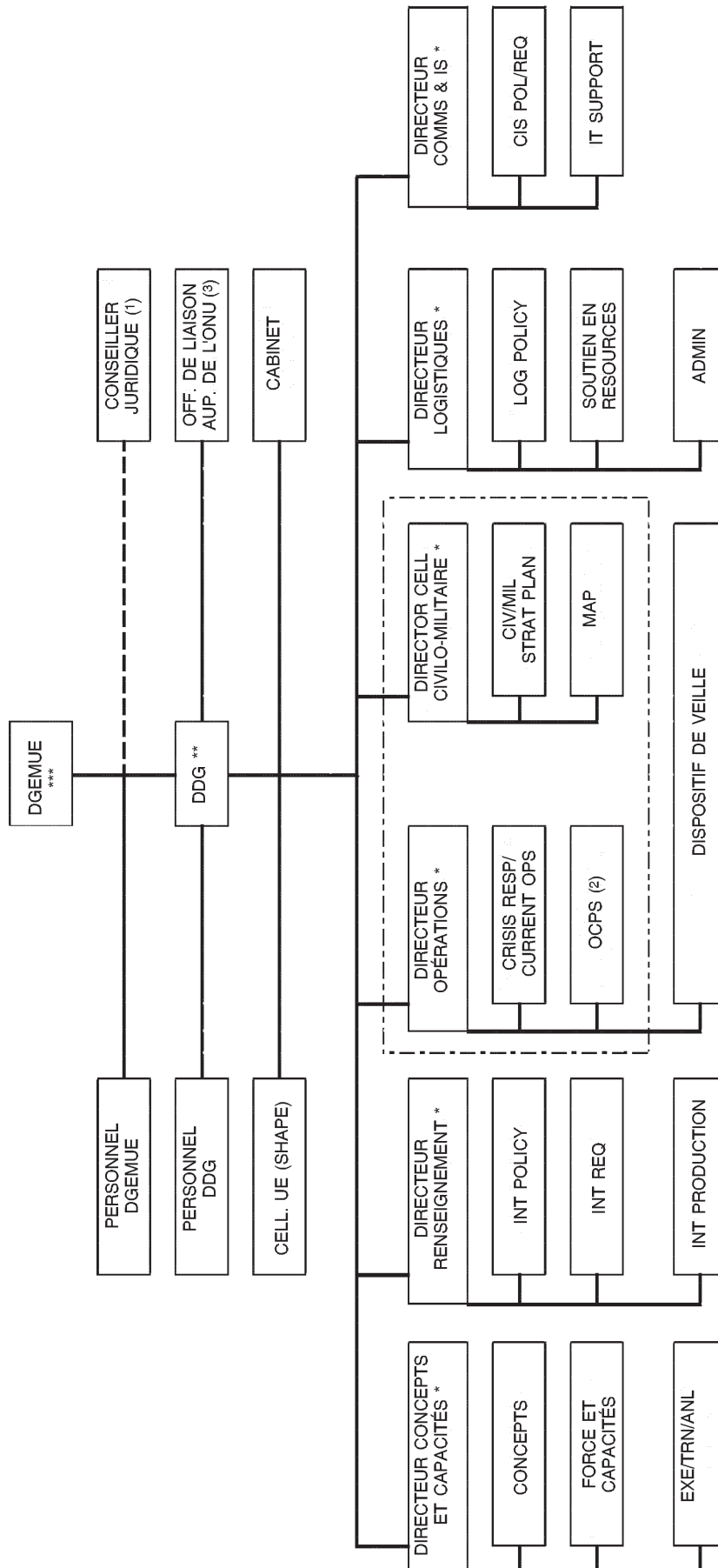
- Le CMUE donne des orientations, par l'intermédiaire du DGEMUE, en ce qui concerne les activités militaires entreprises par l'EMUE dans le cadre de la gestion civile des crises. Les contributions de l'EMUE concernant les aspects civils de la gestion des crises continuent à relever de la responsabilité fonctionnelle de la DGE IX pour toutes les activités (planification, missions exploratoires, etc.), y compris l'élaboration d'un concept de gestion des crises et, le cas échéant, d'une option stratégique civile ou d'une option stratégique en matière de police. Une fois que la décision de lancer une mission est prise, ces contributions relèvent de la responsabilité fonctionnelle du DCPCC. Il est rendu compte de ces activités au Civcom conformément aux procédures établies pour les aspects civils de la gestion des crises.

6. Relations avec les pays tiers

Les relations entre l'EMUE et les membres européens de l'OTAN ne faisant pas partie de l'UE, les autres États tiers et les pays candidats à l'adhésion à l'UE sont définies dans les documents pertinents relatifs aux relations de l'UE avec les pays tiers.

Appendice A

APERÇU DE L'ORGANISATION DE L'EMUE



(1) Membre du service juridique du Conseil

(2) Indépendant en cas d'activation

(3) Officier de liaison au bureau de liaison du secrétariat général du Conseil auprès des Nations unies à New York

*Appendice B***ABRÉVIATIONS****A**

ADMIN: Section «Administration»

C

CELL. CIVILO-MILITAIRE: cellule civilo-militaire

CELL. UE (SHAPE): cellule de l'UE au SHAPE

CIS: division «Systèmes d'information et de communication»

CIS POL/REQ: section «Politique et besoins en matière de systèmes d'information et de communication»

CIV/MIL STRAT PLAN: section «Planification stratégique de la cellule civilo-militaire»

Civcom: comité chargé des aspects civils de la gestion des crises

CMC: concept de gestion des crises

CMC SPT: soutien au président du comité militaire de l'Union européenne

CMUE: comité militaire de l'Union européenne

COMMS & IS: direction des systèmes d'information et de communication

Conops: Concept d'opération

COPS: Comité politique et de sécurité

CPCC: capacité civile de planification et de conduite

CRISIS RESP/CURRENT OPS: section «Réactions aux crises/opérations en cours»

D

DCPCC: directeur de la capacité civile de planification et de conduite

DDG: directeur général adjoint

DGEMUE: directeur général de l'état-major de l'Union européenne

DPP: processus d'établissement des plans de défense

E

EMO: état-major d'opération

EMUE: état-major de l'Union européenne

EX/TRN/ANL: section «Exercices, formation et analyse»

I

INT POLICY: section «Politique du renseignement»

INT PRODUCTION: section «Production de renseignements»

INT REQ: section «Besoins en renseignement»

IT SUPPORT: section «Soutien en technologies de l'information»

L

LOG POLICY: section «Politique logistique»

M

MAP: section «Évaluation et planification militaires»

O

OCPS: personnel permanent du Centre d'opérations

OPLAN: plan d'opération

OPSCEN: centre d'opérations

OSC: option stratégique civile

OSCE: Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe

OSP: option stratégique en matière de police

P

PARP: processus de planification et d'examen

PCMUE: président du Comité militaire de l'Union européenne

PECSD: politique européenne commune en matière de sécurité et de défense

PESD: politique européenne de sécurité et de défense

POL: section «Politique»

PPP: partenariat pour la paix

T

TUE: traité sur l'Union européenne

U

UA: Union africaine

ACTION COMMUNE 2008/299/PESC DU CONSEIL**du 7 avril 2008****modifiant l'action commune 2004/551/PESC concernant la création de l'Agence européenne de défense**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE ACTION COMMUNE:

Article premier

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 14,

L'action commune 2004/551/PESC est modifiée comme suit:

considérant ce qui suit:

1) À l'article 9, paragraphe 1, le point 1.5 est remplacé par le texte suivant:

«1.5. désigne le directeur et ses deux adjoints;»

(1) Le 12 juillet 2004, le Conseil a arrêté l'action commune 2004/551/PESC concernant la création de l'Agence européenne de défense ⁽¹⁾ (ci-après dénommée «l'Agence»), qui prévoit notamment que le directeur de l'Agence ainsi que son adjoint sont désignés par le comité directeur sur proposition du chef de l'Agence et qu'ils agissent sous l'autorité du chef de l'Agence et dans le respect des décisions prises par le comité directeur.

2) À l'article 10, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Le directeur ainsi que ses deux adjoints sont désignés par le comité directeur sur proposition du chef de l'Agence pour une durée de trois ans. Le comité directeur peut accorder une prorogation d'une durée de deux ans. Le directeur et ses deux adjoints agissent sous l'autorité du chef de l'Agence et dans le respect des décisions prises par le comité directeur.

(2) Le 25 septembre 2007, le comité directeur est convenu de recommander, conformément au rapport sur la mise en œuvre de l'action commune 2004/551/PESC présenté par le chef de l'Agence en application de l'article 27 de ladite action commune, que le Conseil modifie ladite action commune en vue de permettre la création d'un deuxième poste d'adjoint et de prévoir un nouveau réexamen en 2010.

2. Le directeur, assisté de ses deux adjoints, prend toutes les mesures nécessaires pour garantir l'efficacité et l'efficacé du travail de l'Agence. Il est chargé de superviser et de coordonner les unités fonctionnelles, afin d'assurer la cohérence générale de leurs travaux. Il est le chef du personnel de l'Agence.»

(3) Il convient de modifier l'action commune 2004/551/PESC en conséquence.

3) L'article 27 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 27***Clause de réexamen**

Le chef de l'Agence présente au comité directeur un rapport sur la mise en œuvre de la présente action commune, au plus tard le 30 juin 2010, afin que cette action commune soit éventuellement réexaminée par le Conseil.»

(4) Conformément à l'article 6 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'élaboration et à la mise en œuvre des décisions et actions de l'Union européenne qui ont des implications en matière de défense. Le Danemark n'a par conséquent pas pris part à l'élaboration et à l'adoption de la présente action commune et n'est pas tenu d'y participer,

Article 2

La présente action commune entre en vigueur le jour de son adoption.

⁽¹⁾ JO L 245 du 17.7.2004, p. 17.

Article 3

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

Fait à Luxembourg, le 7 avril 2008.

Par le Conseil

Le président

R. ŽERJAV
