

Journal officiel

de l'Union européenne

L 98



Édition
de langue française

Législation

55^e année
4 avril 2012

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 293/2012 de la Commission du 3 avril 2012 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules utilitaires légers neufs en application du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾** 1
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 294/2012 de la Commission du 3 avril 2012 modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 669/2009 portant modalités d'exécution du règlement (CE) n° 882/2004 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les contrôles officiels renforcés à l'importation de certains aliments pour animaux et certaines denrées alimentaires d'origine non animale ⁽¹⁾** 7
- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 295/2012 de la Commission du 3 avril 2012 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⁾** 13
- Règlement d'exécution (UE) n° 296/2012 de la Commission du 3 avril 2012 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 36

Prix: 3 EUR

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

FR

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

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

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 293/2012 DE LA COMMISSION

du 3 avril 2012

concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules utilitaires légers neufs en application du règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers ⁽¹⁾, et notamment son article 8, paragraphe 9, premier alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'article 8 du règlement (UE) n° 510/2011, les États membres doivent, chaque année, recueillir et transmettre à la Commission certaines données relatives aux véhicules utilitaires légers neufs immatriculés sur leur territoire au cours de l'année précédente. Étant donné que ces données doivent servir de base pour déterminer les objectifs d'émissions spécifiques de CO₂ applicables aux constructeurs de véhicules utilitaires légers neufs et pour évaluer si les constructeurs se conforment à ces objectifs, il est nécessaire d'harmoniser les règles concernant la collecte et la communication de ces données.
- (2) Afin que les véhicules des catégories M₂ et N₂ puissent par la suite être inclus dans le règlement (UE) n° 510/2011 conformément à l'article 13, paragraphe 2, de ce règlement, il convient que les données relatives à ces catégories de véhicules soient enregistrées et transmises à la Commission.
- (3) Pour évaluer pleinement si chaque constructeur respecte son objectif d'émissions spécifiques de CO₂ établi en vertu du règlement (UE) n° 510/2011 et acquérir l'expérience nécessaire de l'application dudit règlement, la Commission doit disposer de données détaillées au

niveau du constructeur pour chaque série de véhicules, par type, variante et version. Il convient donc que les États membres fassent en sorte que ces données soient recueillies et transmises à la Commission avec les données agrégées conformément à l'article 8, paragraphe 2, dudit règlement.

- (4) Conformément aux articles 18 et 26 de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ⁽²⁾, le constructeur doit veiller à ce que chaque véhicule utilitaire léger neuf mis sur le marché de l'UE soit accompagné d'un certificat de conformité en cours de validité, et les États membres ne peuvent immatriculer ces véhicules que s'ils sont accompagnés d'un tel certificat de conformité. Le certificat de conformité devrait dès lors être la principale source d'information que les États membres sont tenus d'enregistrer, de mettre à la disposition des constructeurs conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011 et de communiquer à la Commission. Dans certains cas justifiés, les États membres peuvent également utiliser des informations provenant d'autres sources que le certificat de conformité, pour autant que le niveau de précision de ces sources soit équivalent à celui du certificat de conformité et, le cas échéant, que les États membres concernés mettent en place des mesures propres à garantir cette précision.
- (5) Il convient que les données relatives à l'immatriculation des véhicules utilitaires légers neufs soient précises et soient traitées efficacement aux fins de l'établissement de l'objectif d'émissions spécifiques prévu à l'article 4 du règlement (UE) n° 510/2011. Aussi convient-il que les constructeurs fournissent à la Commission des informations actualisées concernant les noms des constructeurs qui sont utilisés sur les certificats de conformité dans les différents États membres d'immatriculation. Ces

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

informations permettront à la Commission de communiquer aux États membres une liste actualisée de noms de constructeurs désignés qu'il conviendra d'utiliser aux fins de la communication des données.

- (6) Il convient que les États membres recueillent et transmettent des informations sur les véhicules nouvellement immatriculés qui sont conçus pour utiliser des carburants de substitution. Afin de permettre à la Commission de prendre en considération les réductions de l'objectif d'émissions spécifiques dues à l'utilisation d'éthanol (E85) comme carburant conformément à l'article 6 du règlement (UE) n° 510/2011, il importe que les États membres fournissent à la Commission les informations nécessaires, y compris la proportion et, le cas échéant, le nombre total de stations d'essence situées sur leur territoire qui fournissent de l'éthanol (E85) conforme aux critères de durabilité énoncés dans la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE⁽¹⁾, et à l'article 7 *ter* de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil⁽²⁾.
- (7) Afin d'éviter d'inutiles doubles emplois, il convient que les informations concernant le nombre de stations d'essence sur le territoire respectif des États membres fournissant de l'éthanol (E85) transmises conformément à l'article 6 du règlement (UE) n° 1014/2010 de la Commission du 10 novembre 2010 concernant la surveillance et la communication des données relatives à l'immatriculation des voitures particulières neuves en application du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil⁽³⁾ soient utilisées aux fins de l'application de l'article 6 du règlement (UE) n° 510/2011.
- (8) Les articles 23 et 24 de la directive 2007/46/CE prévoient une procédure de réception simplifiée pour laquelle il n'est pas exigé de délivrer un certificat de conformité européen. Il convient que les États membres contrôlent le nombre de véhicules immatriculés selon ces procédures afin d'évaluer leur impact sur le processus de contrôle et l'accomplissement de l'objectif moyen d'émissions de CO₂ de l'UE pour la flotte de véhicules utilitaires légers neufs.
- (9) Les mesures prévues au présent règlement d'exécution sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement définit les règles concernant la collecte et la communication des données relatives à l'immatriculation des véhicules ci-après:

- a) véhicules utilitaires légers visés à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011;
- b) véhicules des catégories M₂ et N₂ visés à l'article 8, paragraphe 10, dudit règlement.

Article 2

Définitions

Les définitions des articles 2 et 3 du règlement (UE) n° 510/2011 et celles du «véhicule à bi-carburant» et du «véhicule à carburant modulable à l'éthanol» figurant à l'article 2 du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission⁽⁴⁾ s'appliquent aux fins du présent règlement. En outre, on entend par:

- 1) «documents de réception par type», les documents comportant les données spécifiées dans la troisième colonne du tableau figurant à l'annexe I du présent règlement;
- 2) «données de surveillance agrégées», les données agrégées spécifiées à l'annexe II, partie C, section 1, du règlement (UE) n° 510/2011;
- 3) «données de surveillance détaillées», les données détaillées spécifiées à l'annexe II, partie C, section 2, du règlement (UE) n° 510/2011 qui sont désagrégées par constructeur et série de véhicules, par type, variante et version.

Article 3

Transmission des données

Les données de surveillance agrégées ainsi que les données de surveillance détaillées sont transmises par les États membres, par transfert électronique des données, au référentiel central de données (Central Data Repository) géré par l'Agence européenne pour l'environnement. Les États membres notifient à la Commission la date de transmission des données.

Article 4

Sources des données

1. Les États membres préparent les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées sur la base des informations figurant dans le certificat de conformité ou dans les documents de réception par type du véhicule utilitaire léger, conformément au tableau figurant à l'annexe I du présent règlement.
2. Le paramètre dénommé «nombre total de nouvelles immatriculations» dans les données de surveillance détaillées est déterminé à partir du nombre total de données relatives aux immatriculations créées chaque année qui concernent un seul véhicule.
3. Le paramètre dénommé «catégorie du véhicule réceptionné» dans les données de surveillance détaillées repose sur les caractéristiques techniques du véhicule au moment de l'immatriculation.
4. Lorsque plusieurs noms de constructeurs figurent sur le certificat de conformité ou les documents de réception par type, l'État membre communique le nom du constructeur du véhicule de base.

⁽¹⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.

⁽²⁾ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

⁽³⁾ JO L 293 du 11.11.2010, p. 15.

⁽⁴⁾ JO L 199 du 28.7.2008, p. 1.

5. Les valeurs des émissions de CO₂ à signaler sous le paramètre dénommé «émissions spécifiques de CO₂» dans les données de surveillance détaillées sont tirées de la rubrique «combinées» dans le certificat de conformité ou les documents de réception par type, sauf dans le cas où la rubrique «pondéré, conditions mixtes» s'applique.

6. Pour la communication des données concernant les véhicules fonctionnant avec du carburant de substitution, dans les données de surveillance détaillées, l'autorité compétente indique le type de carburant et le mode de carburation comme spécifié à l'annexe I du présent règlement.

7. Dans le cas des véhicules à bi-carburation et des véhicules à carburant modulable à l'éthanol, l'autorité compétente indique les valeurs suivantes d'émissions de CO₂ sous le paramètre «émissions spécifiques de CO₂ (g/km)», dans les données de surveillance détaillées:

- a) pour les véhicules à bi-carburation utilisant l'essence et le gaz, la valeur des émissions de CO₂ pour le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou le gaz naturel (GN) conformément à l'annexe II, partie A, point 2, du règlement (UE) n° 510/2011;
- b) pour les véhicules à carburant modulable à l'éthanol utilisant l'essence et l'éthanol (E85) visés à l'article 6 du règlement (UE) n° 510/2011, la valeur des émissions de CO₂ pour l'essence.

Dans le cas du point b), les États membres communiquent également la valeur pour l'essence lorsque les conditions permettant une réduction au sens de l'article 6 du règlement (UE) n° 510/2011 ne sont pas réunies. Les États membres peuvent néanmoins fournir également la valeur correspondant à l'E85.

8. Lorsque le véhicule est équipé de plus d'un essieu directeur ou d'essieux non directeurs de différentes largeurs, l'État membre indique la largeur maximale d'essieu sous le paramètre «largeur de voie de l'autre essieu (mm)» dans les données de surveillance détaillées. Pour ces véhicules, l'empattement correspond à la distance entre l'essieu avant extérieur et l'essieu arrière extérieur.

9. Lorsque les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées sont tirées des documents de réception par type, et lorsque ces données contiennent des plages de valeurs, les États membres veillent à ce que les données transmises soient suffisamment précises et correspondent aux données figurant dans le certificat de conformité.

Article 5

Conservation et contrôle des données

Les États membres doivent garantir la gestion, la collecte, le contrôle, la vérification et la transmission des données de surveillance agrégées et des données de surveillance détaillées.

Article 6

Préparation des données par les États membres

Les données de surveillance détaillées sont communiquées avec la précision prévue à l'annexe II.

Article 7

Communication des stations d'essence fournissant de l'éthanol (E85)

Les informations communiquées en vertu de l'article 6 du règlement (UE) n° 1014/2010 sont utilisées aux fins de l'article 6 du règlement (UE) n° 510/2011.

Article 8

Véhicules non couverts par une réception CE par type

1. Lorsque les véhicules utilitaires légers font l'objet d'une réception nationale par type de petites séries conformément à l'article 23 de la directive 2007/46/CE ou de réceptions individuelles conformément à l'article 24 de ladite directive, les États membres informent la Commission des nombres respectifs de ces véhicules immatriculés sur leur territoire.

2. Lorsqu'elle complète les données de surveillance agrégées, l'autorité compétente indique, en lieu et place du nom du constructeur, l'une des mentions suivantes:

- a) «AA-IVA» pour la communication des types de véhicules ayant fait l'objet d'une réception individuelle;
- b) «AA-NSS» pour la communication des types de véhicules ayant fait l'objet d'une réception nationale de petites séries.

Les États membres peuvent également compléter les données de surveillance détaillées pour ces véhicules et utilisent dans ce cas les dénominations visées aux points a) et b).

Article 9

Liste des constructeurs

1. Les constructeurs communiquent à la Commission sans délai, et au plus tard le 1^{er} juin 2012, les noms qu'ils indiquent ou ont l'intention d'indiquer sur les certificats de conformité. Ils notifient sans délai à la Commission toute modification apportée à ces informations. Les nouveaux constructeurs accédant au marché communiquent sans délai à la Commission les noms qu'ils indiquent ou ont l'intention d'indiquer sur les certificats de conformité.

2. Lorsqu'elle complète les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées, l'autorité compétente utilise les noms des constructeurs tirés de la liste que la Commission doit dresser sur la base des noms notifiés en vertu du paragraphe 1. Cette liste est publiée sur l'internet pour la première fois le 1^{er} septembre 2012 et est mise à jour périodiquement.

3. Lorsque le nom d'un constructeur ne figure pas sur cette liste, l'autorité compétente utilise le nom inscrit sur le certificat de conformité ou dans les documents de réception par type pour compléter les données de surveillance agrégées et les données de surveillance détaillées.

Article 10

Informations supplémentaires devant être transmises par les constructeurs

1. Aux fins de la notification visée à l'article 8, paragraphe 4, deuxième alinéa, du règlement (UE) n° 510/2011, les constructeurs communiquent à la Commission, au plus tard le 1^{er} juin 2012, le nom et l'adresse de la personne de contact à qui la notification est adressée.

Le constructeur notifie sans délai à la Commission toute modification apportée aux données communiquées. Les nouveaux constructeurs accédant au marché communiquent sans délai leurs coordonnées à la Commission.

2. Lorsqu'un groupe d'entreprises liées forme un groupement, pour déterminer l'applicabilité de l'article 7, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 510/2011, il fournit à la Commission

des données attestant le lien entre les membres du groupe conformément aux critères fixés à l'article 3, paragraphe 2, dudit règlement.

Article 11

Entrée en vigueur

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 3 avril 2012.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

SOURCES DES DONNÉES

Paramètre	Certificat de conformité (partie 1, figurant à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE)	Documents de réception par type (directive 2007/46/CE)
Constructeur	Section 0.5	Annexe III, partie 1, section 0.5
Numéro de la réception par type	Section 0.10 b)	Titre de l'annexe VI
Type	Section 0.2	Annexe III, partie 1, section 0.2
Variante	Section 0.2	Annexe VIII, section 3
Version	Section 0.2	Annexe VIII, section 3
Marque	Section 0.1	Annexe III, partie 1, section 0.1
Catégorie du véhicule réceptionné	Section 0.4	Annexe III, partie 1, section 0.4
Masse (kg)	Section 13	Annexe III, partie 1, section 2.6 ⁽¹⁾
Masse maximale en charge techniquement admissible (kg)	Section 16.1	Annexe III, partie 1, section 2.8
Empreinte au sol – empattement (mm)	Section 4	Annexe III, partie 1, section 2.1 ⁽¹⁾
Empreinte au sol – largeur de voie (mm)	Section 30	Annexe III, partie 1, sections 2.3.1 et 2.3.2 ⁽²⁾
Émissions spécifiques de CO ₂ (g/km) ⁽³⁾	Section 49.1	Annexe VIII, section 3
Type de carburant	Section 26	Annexe III, partie 1, section 3.2.2.1
Mode de carburation	Section 26.1	Annexe III, partie 1, section 3.2.2.4
Cylindrée (cm ³)	Section 25	Annexe III, partie 1, section 3.2.1.3
Consommation d'énergie électrique (Wh/km)	Section 49.2	

⁽¹⁾ Conformément à l'article 4, paragraphe 9, du présent règlement.

⁽²⁾ Conformément à l'article 4, paragraphes 8 et 9, du présent règlement.

⁽³⁾ Conformément à l'article 4, paragraphe 5, du présent règlement.

ANNEXE II

TABLEAU DE PRÉCISION DES DONNÉES

Précision requise des données de surveillance détaillées devant être communiquées conformément à l'article 6

CO ₂ (g/km)	nombre entier
Masse (kg)	nombre entier
Masse maximale en charge techniquement admissible (kg)	nombre entier
Empreinte au sol – empattement (mm)	nombre entier
Empreinte au sol – largeur de voie (mm)	nombre entier
Cylindrée (cm ³)	nombre entier
Consommation d'énergie électrique (Wh/km)	nombre entier
Réduction des émissions obtenue grâce aux technologies innovantes (g/km)	arrondie à la décimale la plus proche

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 294/2012 DE LA COMMISSION

du 3 avril 2012

modifiant l'annexe I du règlement (CE) n° 669/2009 portant modalités d'exécution du règlement (CE) n° 882/2004 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les contrôles officiels renforcés à l'importation de certains aliments pour animaux et certaines denrées alimentaires d'origine non animale

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 882/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif aux contrôles officiels effectués pour s'assurer de la conformité avec la législation sur les aliments pour animaux et les denrées alimentaires et avec les dispositions relatives à la santé animale et au bien-être des animaux ⁽¹⁾, et notamment son article 15, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 669/2009 de la Commission ⁽²⁾ fixe des règles concernant les contrôles officiels renforcés devant être réalisés sur les importations d'aliments pour animaux et de denrées alimentaires d'origine non animale répertoriés dans son annexe I (ci-après la liste), aux points d'entrée sur les territoires visés à l'annexe I du règlement (CE) n° 882/2004.
- (2) L'article 2 du règlement (CE) n° 669/2009 prévoit que cette liste doit faire l'objet d'un réexamen régulier, au moins trimestriel, qui tienne compte, au moins, des sources d'information visées dans cet article.
- (3) La fréquence et la pertinence des incidents alimentaires notifiés au moyen du système d'alerte rapide pour les denrées alimentaires et les aliments pour animaux (RASFF), les constatations faites par l'Office alimentaire et vétérinaire à l'occasion des missions effectuées dans des pays tiers, ainsi que les rapports trimestriels sur les lots d'aliments pour animaux et de denrées alimentaires d'origine non animale que les États membres présentent à la Commission en application de l'article 15 du règlement (CE) n° 669/2009, indiquent qu'il est nécessaire de modifier la liste.
- (4) En particulier, il y a lieu de supprimer de la liste les entrées relatives aux marchandises pour lesquelles les sources d'informations susmentionnées révèlent un degré de conformité globalement satisfaisant au regard des exigences de sécurité applicables de la législation européenne et pour lesquelles la réalisation de contrôles officiels renforcés n'est donc plus justifiée.
- (5) En outre, la liste devrait être modifiée dans le sens d'une augmentation de la fréquence des contrôles officiels concernant les marchandises pour lesquelles lesdites

sources d'information font état d'un degré plus élevé de non-respect de la législation de l'Union applicable, qui justifie le renforcement des contrôles officiels.

- (6) Il convient donc de modifier en conséquence les entrées de la liste relatives à certaines importations en provenance d'Inde et à certaines autres marchandises en provenance de tous les pays tiers.
- (7) Les modifications tendant à la suppression des entrées relatives à certaines marchandises devraient s'appliquer au plus tôt, les problèmes de sécurité initiaux ayant été résolus. Il convient donc que ces modifications soient applicables à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- (8) Étant donné le nombre de modifications qu'il est nécessaire d'introduire à l'annexe I du règlement (CE) n° 669/2009, il y a lieu de la remplacer par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.
- (9) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 669/2009 en conséquence.
- (10) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe I du règlement (CE) n° 669/2009 est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

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} avril 2012.

Toutefois, les modifications de l'annexe I du règlement (CE) n° 669/2009 concernant la suppression des entrées relatives à *Capsicum annum* (broyés ou pulvérisés), au curry (produits à base de piment), à *Curcuma longa* (safran des Indes) et à l'huile de palme rouge en lien avec leur contamination éventuelle aux colorants Soudan s'appliquent à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 165 du 30.4.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 194 du 25.7.2009, p. 11.

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

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2012.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE

«ANNEXE I

Aliments pour animaux et denrées alimentaires d'origine non animale soumis à des contrôles officiels renforcés au point d'entrée désigné

Aliments pour animaux et denrées alimentaires (utilisation envisagée)	Code NC ⁽¹⁾	Pays d'origine	Risque	Fréquence des contrôles physiques et des contrôles d'identité (%)
Noisettes (en coques ou décortiquées) <i>(Aliments pour animaux et denrées alimentaires)</i>	0802 21 00; 0802 22 00	Azerbaïdjan (AZ)	Aflatoxines	10
— Arachides (cacaahuètes), en coques	— 1202 41 00	Brésil (BR)	Aflatoxines	10
— Arachides (cacaahuètes), décortiquées	— 1202 42 00			
— Beurre d'arachide	— 2008 11 10			
— Arachides (cacaahuètes), autrement préparées ou conservées	— 2008 11 91; 2008 11 96; 2008 11 98			
<i>(Aliments pour animaux et denrées alimentaires)</i>				
Nouilles séchées <i>(Denrées alimentaires)</i>	Ex 1902	Chine (CN)	Aluminium	10
Pomelos <i>(Denrées alimentaires – fraîches)</i>	Ex 0805 40 00	Chine (CN)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽¹¹⁾	20
Feuilles de thé (noir et vert) <i>(Denrées alimentaires)</i>	Ex 0902	Chine (CN)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽¹⁰⁾	10
— Doliques asperges (<i>Vigna unguiculata</i> spp. <i>sesquipedalis</i>)	— Ex 0708 20 00; Ex 0710 22 00	République dominicaine (DO)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽³⁾	50
— Melon amer (<i>Momordica charantia</i>)	— Ex 0709 99 90; Ex 0710 80 95			
— Piments (doux et autres) (<i>Capsicum</i> spp.)	— 0709 60 10; Ex 0709 60 99; 0710 80 51; Ex 0710 80 59			
— Aubergines	— 0709 30 00; Ex 0710 80 95			
<i>(Denrées alimentaires – légumes frais, réfrigérés ou surgelés)</i>				
— Oranges (fraîches ou sèches)	— 0805 10 20; 0805 10 80	Égypte (EG)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽⁷⁾	10
— Pêches (à l'exclusion des nectarines)	— 0809 30 90			

Aliments pour animaux et denrées alimentaires (utilisation envisagée)	Code NC ⁽¹⁾	Pays d'origine	Risque	Fréquence des contrôles physiques et des contrôles d'identité (%)
— Grenades — Fraises <i>(Denrées alimentaires – fruits et légumes frais)</i>	— Ex 0810 90 75 — 0810 10 00			
Piments (doux et autres) (<i>Capsicum</i> spp.) <i>(Denrées alimentaires – fraîches, réfrigérées ou surgelées)</i>	0709 60 10; Ex 0709 60 99; 0710 80 51; Ex 0710 80 59	Égypte (EG)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽¹²⁾	10
— Arachides (cacahuètes), en coques — Arachides (cacahuètes), décortiquées — Beurre d'arachide <i>(Aliments pour animaux et denrées alimentaires)</i>	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10	Ghana (GH)	Aflatoxines	50
Feuilles de curry (<i>Bergera/Murraya koenigii</i>) <i>(Denrées alimentaires – herbes aromatiques fraîches)</i>	Ex 1211 90 85	Inde (IN)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽⁵⁾	50
— <i>Capsicum annuum</i> , entiers — <i>Capsicum annuum</i> , broyés ou pulvérisés — Curry (produits à base de piment) — Noix de muscade (<i>Myristica fragrans</i>) — Macis (<i>Myristica fragrans</i>) — Gingembre (<i>Zingiber officinale</i>) — <i>Curcuma longa</i> (safran des Indes) <i>(Denrées alimentaires – épices séchées)</i>	— 0904 21 10 — Ex 0904 22 00 — 0910 91 05 — 0908 11 00, 0908 12 00 — 0908 21 00, 0908 22 00 — 0910 11 00, 0910 12 00 — 0910 30 00	Inde (IN)	Aflatoxines	20
— Arachides (cacahuètes), en coques — Arachides (cacahuètes), décortiquées — Beurre d'arachide — Arachides (cacahuètes), autrement préparées ou conservées <i>(Aliments pour animaux et denrées alimentaires)</i>	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10 — 2008 11 91; 2008 11 96; 2008 11 98	Inde (IN)	Aflatoxines	20

Aliments pour animaux et denrées alimentaires (utilisation envisagée)	Code NC (1)	Pays d'origine	Risque	Fréquence des contrôles physiques et des contrôles d'identité (%)
Additifs pour l'alimentation animale et prémélanges (Aliments pour animaux)	Ex 2309; 2917 19 90; Ex 2817 00 00; Ex 2820 90 10; Ex 2820 90 90; Ex 2821 10 00; Ex 2825 50 00; Ex 2833 21 00; Ex 2833 25 00; Ex 2833 29 20; Ex 2833 29 80; Ex 2835; Ex 2836; Ex 2839; 2936	Inde (IN)	Cadmium et plomb	10
Gombos (Denrées alimentaires – fraîches)	Ex 0709 99 90;	Inde (IN)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus (2)	10
Graines de pastèque (<i>egusi</i> , <i>Citrullus lanatus</i>) et produits dérivés (Denrées alimentaires)	Ex 1207 70 00; Ex 1106 30 90; Ex 2008 99 99	Nigeria (NG)	Aflatoxines	50
— <i>Capsicum annuum</i> , entiers — <i>Capsicum annuum</i> , broyés ou pulvérisés — Autres fruits séchés du genre <i>Capsicum</i> (autres que le <i>Capsicum annuum</i>), entiers (Denrées alimentaires – épices séchées)	— 0904 21 10 — Ex 0904 22 00 — Ex 0904 21 90	Pérou (PE)	Aflatoxines et ochratoxine A	10
Piments (autres que doux) (<i>Capsicum</i> spp.) (Denrées alimentaires – fraîches)	Ex 0709 60 99	Thaïlande (TH)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus (3)	10
— Feuilles de coriandre — Basilic (sacré, vert) — Menthe (Denrées alimentaires – herbes aromatiques fraîches)	— Ex 0709 99 90 — Ex 1211 90 85 — Ex 1211 90 85	Thaïlande (TH)	Salmonelles (6)	10
— Feuilles de coriandre — Basilic (sacré, vert) (Denrées alimentaires – herbes aromatiques fraîches)	— Ex 0709 99 90 — Ex 1211 90 85	Thaïlande (TH)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus (4)	20

Aliments pour animaux et denrées alimentaires (utilisation envisagée)	Code NC ⁽¹⁾	Pays d'origine	Risque	Fréquence des contrôles physiques et des contrôles d'identité (%)
— Doliques asperges (<i>Vigna unguiculata</i> spp. <i>sesquipedalis</i>) — Aubergines — Brassicées (Denrées alimentaires – légumes frais, réfrigérés ou surgelés)	— Ex 0708 20 00; Ex 0710 22 00 — 0709 30 00; Ex 0710 80 95 — 0704; Ex 0710 80 95	Thaïlande (TH)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽⁴⁾	50
— Piments doux (<i>Capsicum annum</i>) — Tomates (Denrées alimentaires – légumes frais, réfrigérés ou surgelés)	— 0709 60 10; 0710 80 51 — 0702 00 00; 0710 80 70	Turquie (TR)	Résidus de pesticides analysés à l'aide de méthodes multirésidu fondées sur les couplages CG/SM et CL/SM ou de méthodes monorésidus ⁽⁸⁾	10
Raisins secs (Denrées alimentaires)	0806 20	Ouzbékistan (UZ)	Ochratoxine A	50
— Arachides (cacaahuètes), en coques — Arachides (cacaahuètes), décortiquées — Beurre d'arachide — Arachides (cacaahuètes), autrement préparées ou conservées (Aliments pour animaux et denrées alimentaires)	— 1202 41 00 — 1202 42 00 — 2008 11 10 — 2008 11 91; 2008 11 96; 2008 11 98	Afrique du Sud (ZA)	Aflatoxines	10

(1) Lorsque seuls certains produits relevant d'un code NC donné doivent être examinés et qu'aucune subdivision spécifique n'existe sous ce code dans la nomenclature des marchandises, ce dernier est précédé d'un "Ex" (par exemple Ex 1006 30: seul le riz basmati destiné à la consommation humaine directe est inclus).

(2) Notamment résidus des substances suivantes: acéphate, méthamidophos, triazophos, endosulfan, monocrotophos, méthomyl, thiodicarbe, diafenthiuron, thiamethoxam, fipronil, oxamyl, acetamipirid, indoxacarbe, mandipropamide.

(3) Notamment résidus des substances suivantes: amitraze, acéphate, aldicarbe, bénomyl, carbendazime, chlorofénapyr, chlorpyriphos, CS2 (dithiocarbamates), diafenthiuron, diazinon, dichlorvos, dicofol, diméthoate, endosulfan, fenamidone, imidaclopride, malathion, méthamidophos, méthiocarbe, méthomyl, monocrotophos, ométhoate, oxamyl, profénofos, propiconazole, thiabendazole, thiaclopride.

(4) Notamment résidus des substances suivantes: acéphate, carbaryl, carbendazime, carbofuran, chlorpyriphos, chlorpyriphos-méthyl, diméthoate, éthion, malathion, métalaxyl, méthamidophos, méthomyl, monocrotophos, ométhoate, profénofos, prothiofos, quinalphos, triadiméfon, triazophos, dicrotophos, EPN, triforine.

(5) Notamment résidus des substances suivantes: triazophos, oxydéméton-méthyle, chlorpyriphos, acétamipride, thiaméthoxame, clothianidine, méthamidophos, acéphate, propargite, monocrotophos.

(6) Méthode de référence EN/ISO 6579 ou une méthode validée par rapport à celle-ci, comme le prévoit l'article 5 du règlement (CE) n° 2073/2005 de la Commission (JO L 338 du 22.12.2005, p. 1).

(7) Notamment résidus des substances suivantes: carbendazim, cyfluthrine, cyprodinil, diazinon, diméthoate, éthion, fénitrothion, fenpropathrine, fludioxonil, hexaflumuron, lambda-cyhalothrine, méthiocarbe, méthomyl, ométhoate, oxamyl, phenthoate, thiophanate-méthyle.

(8) Notamment résidus des substances suivantes: carbendazim, cyfluthrine, cyprodinil, diazinon, diméthoate, éthion, fénitrothion, fenpropathrine, fludioxonil, hexaflumuron, lambda-cyhalothrine, méthiocarbe, méthomyl, ométhoate, oxamyl, phenthoate, thiophanate-méthyle.

(9) Notamment résidus des substances suivantes: carbofuran, méthomyl, ométhoate, diméthoate, triazophos, malathion, profénofos, prothiofos, éthion, carbendazime, triforine, procymidone, formétanate.

(10) Notamment résidus des substances suivantes: buprofézine, imidaclopride, fenvalérate et esfenvalérate (somme des isomères RS et SR), profénofos, trifluraline, triazophos, triadiméfon et triadiménol (somme de triadiméfon et de triadiménol), cyperméthrine [y compris d'autres mélanges de constituants isomères (somme des isomères)].

(11) Notamment résidus des substances suivantes: triazophos, triadiméfon et triadiménol (somme de triadiméfon et de triadiménol), parathion-méthyle, phenthoate, méthidathion.

(12) Notamment résidus des substances suivantes: carbofuran (somme), chlorpyriphos, cyperméthrine (somme), cyproconazole, dicofol (somme), difenoconazole, dinotéfuran, éthion, flusilazole, folpet, prochloraze, profénofos, propiconazole, thiophanate-méthyle et triforine.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 295/2012 DE LA COMMISSION

du 3 avril 2012

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA») ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés soit directement, soit, 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 imposer une interdiction d'exploitation dans l'Union ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation imposée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre 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° 3922/1991 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile⁽³⁾.

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

(6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'AESA sur les projets d'assistance technique réalisés dans des États concernés par le règlement (CE) n° 2111/2005. Le comité a été informé des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de remédier aux cas de non-conformité aux normes internationales applicables. Les États membres ont été invités à répondre à ces demandes sur une base bilatérale en coordination avec la Commission et l'AESA.

(7) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

Transporteurs aériens de l'Union européenne

(8) À la suite de l'analyse, par l'AESA, d'informations tirées soit d'inspections au sol effectuées sur des appareils de certains transporteurs aériens titulaires d'une licence dans l'Union européenne, soit d'inspections de normalisation effectuées par l'AESA, ainsi que d'inspections et d'audits effectués dans certains domaines par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont pris des mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne. Ainsi, l'Allemagne a signalé que plusieurs transporteurs aériens allemands, dont Air Alliance Express et Air Traffic GmbH Dusseldorf, font l'objet d'une surveillance renforcée; la Lettonie a fait savoir que le certificat de transporteur aérien (CTA) d'Inversija avait été retiré le 19 janvier 2012; l'Italie a annoncé que le CTA d'ItaliAirlines avait été retiré et que la licence d'exploitation détenue par le transporteur aérien Livingston demeure suspendue; la Grèce a signalé, d'une part, que la suspension de la licence commerciale du transporteur aérien Hellenic

⁽¹⁾ JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ JO L 143 du 30.4.2004, p. 76.

⁽³⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

Imperial Airways avait été levée le 28 février 2012 mais que ce dernier demeure sous surveillance renforcée et, d'autre part, que les transporteurs aériens Sky wings Airlines et Hermes Airlines font dorénavant l'objet d'une surveillance supplémentaire; les Pays-Bas ont annoncé que le CTA de Solid-air avait été retiré le 28 décembre 2011 et que celui d'Amsterdam Airlines l'avait été le 6 février 2012; l'Espagne a fait savoir que le CTA de Zorex demeure suspendu depuis le 7 novembre 2011; la Suède a signalé que le CTA d'AirSweden Aviation AB avait été retiré le 10 janvier 2012, que le CTA du transporteur aérien Flyg Centrum AB avait été retiré le 16 décembre 2011 et que le transporteur aérien Nova Air demeure sous surveillance renforcée; enfin, la Roumanie a fait savoir que le CTA de Direct Aero Services avait été retiré à la date du 20 mars 2012.

Transporteurs aériens de la République d'Albanie

- (9) À la suite de la décision prise lors du dernier comité de la sécurité aérienne en novembre 2011 ⁽¹⁾, les autorités compétentes de l'Albanie ont fait savoir qu'elles progressaient dans la mise en œuvre de leur plan de mesures, avec toutefois un certain retard dans le recrutement à long terme d'inspecteurs qualifiés. L'Albanie est instamment invitée à accélérer la prise de mesures visant à renforcer les capacités de son autorité responsable de la surveillance en matière de sécurité. L'AESA continuera de suivre les progrès réalisés en matière de mesures correctives et effectuera une inspection de suivi approfondie en octobre 2012 afin de vérifier si les plans de mesures ont été mis en œuvre de manière satisfaisante. Le comité de la sécurité aérienne réévaluera la situation en fonction des résultats de cette inspection.

Comlux Aruba N.V.

- (10) Les autorités compétentes de la France ont signalé qu'elles ne pouvaient pas délivrer d'autorisation à Comlux Aruba N.V., transporteur aérien certifié à Aruba, en raison de l'existence de manquements en matière de sécurité constatés lors de l'évaluation du questionnaire technique soumis par le transporteur afin d'obtenir une autorisation d'atterrir dans cet État membre, et ont notifié leur conclusion aux États membres par l'intermédiaire de la base de données SAFA ⁽²⁾.
- (11) La Commission, eu égard à ces manquements, a entamé des discussions avec les autorités compétentes d'Aruba et Comlux Aruba N.V., exprimant des inquiétudes quant à la sécurité des activités de ce transporteur dans l'UE et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements.
- (12) Les autorités compétentes d'Aruba et le transporteur aérien ont soumis des contributions par écrit et ont participé à une réunion avec la Commission, l'AESA et

certaines membres du comité de la sécurité aérienne le 20 février 2012. Bien que les problèmes constatés par la France en matière de sécurité semblent avoir trouvé une solution, sur la base des informations communiquées, d'autres problèmes ont été décelés en rapport avec le lieu d'établissement principal du transporteur. Le transporteur a déclaré que son bureau à Aruba ne compte que deux secrétaires et que son siège principal, où sont exercés le contrôle opérationnel des opérations en vol et le maintien de la navigabilité, n'est pas situé à Aruba. Or, les autorités compétentes d'Aruba ont signalé, d'une part, qu'elles ont entrepris un réexamen de la législation relative à l'aviation civile afin de garantir que le lieu d'établissement principal des transporteurs aériens certifiés à Aruba est établi dans cet État et, d'autre part, que Comlux Aruba était invité à apporter la preuve que son lieu d'établissement principal est établi à Aruba le 1^{er} août 2012 au plus tard.

- (13) La Commission prend note de ces évolutions et continuera de surveiller les mesures administratives et juridiques prises par les autorités compétentes d'Aruba afin de garantir que le lieu d'établissement principal des transporteurs aériens certifiés à Aruba est établi dans cet État.

Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (14) Des transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo figurent sur la liste de l'annexe A depuis mars 2006 ⁽³⁾. Selon des informations reçues, les autorités compétentes de la République démocratique du Congo ont délivré une nouvelle licence au transporteur aérien Jet Congo Airways. Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo n'ont pas répondu à une demande d'informations envoyée par la Commission et n'ont fourni aucun élément prouvant que la surveillance en matière de sécurité de ce nouveau transporteur aérien respecte pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur devrait également être inscrit sur la liste de l'annexe A.
- (15) Plusieurs accidents mortels impliquant des transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo ont été signalés depuis le dernier comité de la sécurité aérienne. Le 30 janvier 2012, un appareil de type Antonov 28 immatriculé 9Q-CUN et exploité par TRACEP Congo Aviation s'est écrasé; cet accident a totalement détruit l'appareil et a coûté la vie à 4 personnes. Le 12 février 2012, un appareil de type Gulfstream IV immatriculé N25A et exploité par Katanga Express s'est écrasé; cet accident a totalement détruit l'appareil et a coûté la vie à 6 personnes. Les autorités compétentes de la République démocratique du Congo n'ont cependant pas répondu aux demandes d'informations envoyées par la Commission concernant les conclusions préliminaires des enquêtes.

⁽¹⁾ Considérants (14) à (25) du règlement d'exécution (UE) n° 1197/2011, JO L 303 du 22.11.2011, p. 15.

⁽²⁾ Rapport type n° DGAC/F-2011-1879.

⁽³⁾ Considérants (60) à (64) du règlement (CE) n° 474/2006 du 22 mars 2006, JO L 84 du 23.3.2006, p. 18.

Transporteurs aériens de la Guinée équatoriale

- (16) Tous les transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale figurent sur la liste de l'annexe A depuis mars 2006⁽¹⁾. La Commission et l'AESA ont organisé une réunion de concertation avec les autorités compétentes de la Guinée équatoriale (DGAC) le 22 février 2012. Au cours de cette réunion, la DGAC a exposé les progrès réalisés à ce jour afin de résoudre les problèmes constatés en matière de sécurité par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'occasion de l'audit effectué en 2007 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité (USOAP).
- (17) La DGAC a fourni à la Commission des éléments attestant le retrait des certificats de transporteur aérien des transporteurs aériens suivants: GETRA, Guinea Airways, UTAGE, Euroguineana de Aviacion y Transportes, General Work Aviacion, Star Equatorial Airlines et EGAMS. Ces transporteurs aériens certifiés en Guinée équatoriale ayant par conséquent cessé leurs activités, il convient de les retirer de la liste de l'annexe A.
- (18) La DGAC a communiqué à la Commission des informations selon lesquelles un CTA a été délivré au transporteur aérien Punto Azul. La DGAC n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ce transporteur aérien fait l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien devrait être inscrit sur la liste de l'annexe A.
- (19) La Commission a pris note des progrès accomplis par les autorités compétentes de la Guinée équatoriale et les encourage à poursuivre leurs efforts en vue de l'établissement d'un système de surveillance de l'aviation civile conforme aux normes internationales de sécurité.

Transporteurs aériens de la République d'Indonésie

- (20) Les discussions avec les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) se poursuivent en vue de suivre les progrès réalisés par la DGCA pour garantir que la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Indonésie respecte les normes internationales de sécurité. Le 7 février 2012, une vidéoconférence a eu lieu entre la Commission, l'AESA et la DGCA. La DGCA a confirmé la poursuite de ses avancées et a annoncé de nouvelles mesures d'exécution forcée à l'égard de certains transporteurs aériens faisant l'objet de sa surveillance, dont notamment la suspension des CTA des transporteurs Kartika Airlines, Mimika Air, Riau Airlines et Survei Udara Penas.
- (21) La DGCA a également signalé et confirmé que le CTA de Megantara avait été retiré le 13 août 2010. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien devrait être retiré de l'annexe A.
- (22) La DGCA a ajouté que des nouveaux CTA avaient été délivrés à TransNusa Aviation Mandiri le 19 août 2011, à

Enggang Air Service le 1^{er} mars 2010, à Surya Air le 8 avril 2011, à Ersu Eastern Aviation le 9 septembre 2011 et à Matthew Air Nusantara le 20 septembre 2011. La DGCA n'ayant toutefois pas apporté la preuve que ces transporteurs aériens font l'objet d'une surveillance en matière de sécurité conforme aux normes internationales de sécurité, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien devrait également être inscrit sur la liste de l'annexe A.

- (23) La Commission a pris note des progrès constants accomplis par les autorités compétentes de l'Indonésie et les encourage à poursuivre leurs travaux en vue de l'établissement d'un système de surveillance de l'aviation civile pleinement conforme aux normes internationales de sécurité. La Commission réexaminera ce dossier avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne.

Transporteurs aériens de la Libye

- (24) Sur la base, d'une part, de l'accident mortel impliquant un appareil de type Airbus A330 exploité par Afriqiyah Airways et survenu le 13 mai 2010 et, d'autre part, des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité décelés dans le cadre du programme SAFA de la part d'Afriqiyah Airways⁽²⁾ et de United Aviation⁽³⁾, la Commission a entamé des discussions avec les autorités compétentes de la Libye (LCAA) en octobre 2010. Ces discussions ont été interrompues par la guerre civile libyenne.
- (25) À la reprise des discussions en octobre 2011, la LCAA a signalé qu'elle avait suspendu tous les certificats de transporteur aérien (CTA) délivrés en Libye et qu'elle mènerait un processus de recertification avant de lever les suspensions. Lors des audits effectués dans le cadre du processus de recertification, la LCAA a décelé de graves manquements en matière de sécurité de la part d'Afriqiyah Airways, notamment en ce qui concerne la formation des pilotes, un manque de personnel de maintenance et des carences de l'équipement nécessaire pour l'accomplissement des tâches de maintenance. Peu de temps après l'audit, la LCAA a malgré tout délivré un CTA à Afriqiyah Airways.
- (26) Le 22 février 2012, la Commission, l'AESA et plusieurs membres du comité de la sécurité aérienne ont procédé à d'autres consultations avec la LCAA, Afriqiyah Airways, Libyan Airlines et Global Aviation. La LCAA n'a toutefois pas fourni les informations demandées à ce jour, notamment la liste des transporteurs aériens certifiés en Libye, l'ensemble des CTA correspondants et les spécifications opérationnelles s'y rapportant, les rapports des audits effectués avant la levée des suspensions, ni les éléments prouvant que les manquements décelés pendant ces audits avaient trouvé une solution satisfaisante. La LCAA a par ailleurs indiqué que les enquêtes relatives à l'accident d'Afriqiyah Airways avaient rencontré des difficultés et n'ont pas encore livré de conclusions.

⁽¹⁾ Considérants (65) à (69) du règlement (CE) n° 474/2006 du 22 mars 2006, JO L 84 du 23.3.2006, p. 18.

⁽²⁾ DGAC/F-2010-1761; CAA-NL-2010-68; CAA-NL-2010-210; LBA/D-2010-656; DGAC/F-2010-850; ENAC-IT-2010-400; DGAC/F-2010-2060; DGAC/F-2010-1571; DGAC/F-2010-498.

⁽³⁾ LBA/D-2010-1258; DGAC/F-2010-841.

- (27) Le ministre libyen des transports, la LCAA, Afriqiyah Airways et Libyan Airlines ont présenté leurs observations au comité de la sécurité aérienne le 20 mars 2012. Le ministre a reconnu que le système libyen de surveillance de l'aviation n'était pas conforme aux normes de l'OACI. Il a exposé les mesures prévues pour remédier à cette situation dans le cadre d'un programme de trois ans, avec l'aide d'experts externes en matière de sécurité aérienne.
- (28) Lors du comité de la sécurité aérienne, le ministre a noté que, en raison des manquements en matière de sécurité décelés à l'égard du système libyen de surveillance, les transporteurs aériens libyens ne seront pas autorisés à exploiter des vols à destination de l'Union européenne, de la Norvège, de l'Islande et de la Suisse au moins jusqu'au 22 novembre 2012 et que leur CTA sera modifié pour l'adapter en conséquence à ces restrictions; la LCAA a confirmé ces éléments par écrit le 22 mars 2012. Il a ajouté qu'un comité avait été mis en place pour poursuivre le travail de reconstruction du système libyen de surveillance de l'aviation. Il a affirmé que les autorités compétentes de la Libye travailleraient en étroite coopération avec la Commission et lui fourniraient régulièrement des informations actualisées pour lui transmettre des éléments prouvant les progrès réalisés.
- (29) Le comité a pris note des mesures fermes prises par les autorités libyennes et a demandé que, le 20 avril 2012 au plus tard, la LCAA fournisse à la Commission un plan de mesures correctives répondant pleinement à toutes les demandes d'informations en suspens et fixant des mesures et des dates limites précises en vue de corriger les insuffisances relevées dans leur système de surveillance.
- (30) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont reconnu les difficultés importantes auxquelles la Libye est confrontée suite au conflit et ont pris note de la grande détermination affichée par le ministre à mettre en place un processus de reconstruction. La Commission encourage la LCAA à poursuivre le dialogue ouvert et constructif établi avec la Commission depuis la fin du récent conflit. Toutefois, si la LCAA devait ne pas faire appliquer les restrictions annoncées, la Commission sera contrainte de prendre des mesures de sauvegarde immédiates conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil.
- (31) Lors de sa réunion prévue en novembre 2012, le comité de la sécurité aérienne fera le point de la situation en matière de sécurité aérienne en Libye et évaluera l'efficacité des mesures prises par les autorités compétentes de la Libye.

Transporteurs aériens de la République islamique de Mauritanie

- (32) Des transporteurs aériens certifiés en Mauritanie figurent sur la liste de l'annexe A depuis novembre 2010 ⁽¹⁾. Les autorités compétentes de la Mauritanie (ANAC) ont fait savoir qu'un nouveau CTA avait été délivré au transporteur aérien Mauritania Airlines et ce, sans démontrer que la surveillance en matière de sécurité de ce transporteur aérien respecte pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Ainsi, le CTA de ce transporteur a été délivré le 8 mai 2011 sans qu'il soit établi que les nombreux manquements décelés lors de la certification initiale de la compagnie aérienne (examen documentaire des procédures d'exploitation et de maintenance en avril 2011, et audit effectué sur place entre le 3 et le 5 mai 2011) avaient été corrigés de manière effective avant la délivrance du CTA. Le CTA a par ailleurs été délivré sans vérifier préalablement que le transporteur détenait les autorisations appropriées pour garantir le maintien de la navigabilité et la maintenance des appareils. De plus, aucun élément n'a été fourni pour démontrer que le transporteur aérien fait l'objet d'une surveillance continue conforme aux normes internationales de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur devrait également être inscrit sur la liste de l'annexe A.
- (33) L'ANAC a également indiqué que le CTA de Mauritania Airways a expiré le 15 décembre 2010 et n'a pas été renouvelé étant donné que le transporteur aérien a cessé ses activités. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien devrait être retiré de l'annexe A.
- (34) La Mauritanie a fait savoir que des mesures fermes ont été prises pour apporter des changements positifs à son système de surveillance en matière de sécurité, parmi lesquelles la modification de la législation relative à l'aviation civile afin de l'aligner sur les annexes de la convention de Chicago et des modifications à la gestion, à la structure et au personnel de l'ANAC. Les processus de certification et de surveillance continue des transporteurs aériens ont également été actualisés et seront applicables dans un avenir proche.
- (35) Tout en reconnaissant les efforts que la Mauritanie doit encore fournir pour remédier à toutes les constatations, l'OACI a fait savoir qu'il y a lieu de saluer la détermination de la Mauritanie à remédier aux défaillances en matière de sécurité décelées lors de l'audit réalisé en 2008. Cet État a régulièrement fourni des versions actualisées de son plan de mesures correctives et a signalé des progrès remarquables. La mission de coordination et de validation de l'OACI (ICVM) prévue en mai 2012 constituera une étape importante dans la validation des progrès réalisés.
- (36) La Commission se félicite des progrès signalés par les autorités compétentes de la Mauritanie dans la rectification des insuffisances décelées par l'OACI et les encourage à poursuivre leurs efforts avec détermination en coopération avec l'OACI. Le comité de la sécurité aérienne réévaluera la situation en fonction des résultats de la mission de coordination et de validation de l'OACI.

⁽¹⁾ Considérants (43) à (51) du règlement (UE) n° 1071/2010 du 22 novembre 2010, JO L 306 du 23.11.2010, p. 49.

Pakistan International Airways

- (37) La Commission a poursuivi ses discussions avec les autorités compétentes du Pakistan (PCAA) et le transporteur Pakistan International Airways (PIA); elle les a rencontrés le 20 février 2012 pour examiner les progrès accomplis dans l'adoption des mesures décrites dans leurs plans de mesures correctives.
- (38) La PCAA a signalé et fourni des éléments attestant qu'elle avait renforcé le niveau de surveillance de PIA, pris des mesures réglementaires en suspendant certaines licences de maintenance, et exigé que des modifications importantes soient apportées au système de gestion de la qualité de PIA. Elle a fait part du résultat positif de l'audit effectué en juin 2011 par l'OACI et a expliqué qu'elle prévoyait d'adopter de nouvelles réglementations tenant compte des règles de l'AESA Partie 145.
- (39) PIA a signalé que les mesures présentées dans son plan de mesures correctives étaient dorénavant achevées, sauf en ce qui concerne les inspections approfondies de quatre appareils faisant l'objet d'un entretien. Il a confirmé qu'un vaste programme de formation était en cours et qu'il se poursuivrait.
- (40) L'AESA a indiqué au comité de la sécurité aérienne que les manquements décelés lors des inspections SAFA pratiquées sur les appareils de PIA avaient abouti à l'ouverture d'une procédure de suspension de l'agrément d'organisme de maintenance de l'AESA Partie 145 le 11 novembre 2011. Si l'AESA a signalé que le plan de mesures correctives de PIA semblait recenser les problèmes de sécurité pertinents, elle n'a pas pu compter sur la PCAA pour contrôler de manière effective l'efficacité des normes de maintenance de PIA et elle n'a eu d'autre choix que de suspendre l'agrément de l'AESA Partie 145 le 6 mars 2012.
- (41) La Commission a pris note des progrès accomplis tant par la PCAA que par PIA pour remédier aux problèmes constatés en matière de sécurité; elle a toutefois confirmé que s'il devait survenir un événement significatif suscitant de nouvelles préoccupations, il y aurait lieu de prendre des mesures pour limiter les risques liés à la sécurité. Les États membres continueront donc de vérifier le respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol des aéronefs empruntant les aéroports communautaires⁽¹⁾.

Transporteurs aériens de la République des Philippines

- (42) Des transporteurs aériens certifiés aux Philippines figurent sur la liste de l'annexe A depuis le 31 mars 2010⁽²⁾. Les autorités compétentes des Philippines (CAAP) ont fait

savoir que des nouveaux CTA avaient été délivrés aux transporteurs aériens Aero Equipment Aviation Inc, AirAsia Philippines Certeza Infosys Corp., Mid-Sea Express, Southern Air Flight Services, NorthSky Air Inc. et Island Helicopter Services. La CAAP n'a pas donné de réponse adéquate aux demandes d'informations envoyées par la Commission et n'a, notamment, pas fourni les CTA de ces transporteurs ni les spécifications opérationnelles complètes s'y rapportant. La CAAP n'a pas davantage démontré que la certification et la surveillance continue de ces transporteurs aériens respectent pleinement les normes internationales applicables en matière de sécurité. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs aériens devraient également être inscrits sur la liste de l'annexe A.

- (43) Plusieurs accidents mortels impliquant des transporteurs aériens certifiés aux Philippines ont été signalés depuis la dernière réunion du comité de la sécurité aérienne. Le 10 décembre 2011, un appareil de type Beechcraft 65-80 immatriculé RP-C824 et exploité par Aviation Technology Innovator s'est écrasé sur l'école primaire Felixberto Serrano près de Manille; cet accident a totalement détruit l'appareil et a coûté la vie à 14 personnes. La CAAP n'a pas donné de réponse aux demandes d'informations envoyées par la Commission concernant les conclusions préliminaires de l'enquête et a simplement signalé que le CTA était «inactif/restitué» sans toutefois indiquer depuis quand et sans fournir les éléments de preuve s'y rapportant. Un autre accident mortel est survenu le 4 mars 2012 avec un appareil de type Cessna 172S immatriculé RP-C209 et exploité par Avia Tours; cet accident a totalement détruit l'appareil et a coûté la vie à deux personnes. Bien que la CAAP ait fourni des informations préliminaires sur cet accident, il n'a pas été possible d'établir la validité du CTA étant donné que le rapport d'enquête préliminaire indique que le CTA est valable jusqu'au 14 août 2012 alors que les informations fournies par la CAAP révèlent qu'il a expiré le 14 février 2012.
- (44) La CAAP a signalé que plusieurs transporteurs possèdent un CTA «inactif/restitué» ou ont fait l'objet d'une nouvelle certification conformément à la partie 11 (travail aérien) des réglementations relatives à l'aviation civile des Philippines. La CAAP n'a cependant fourni aucun élément démontrant que le CTA correspondant avait été retiré ni que ces transporteurs n'exerçaient plus d'activités de transport aérien commercial. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que ces transporteurs doivent être maintenus à l'annexe A.
- (45) En janvier 2012, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) du ministère des transports des États-Unis a réalisé un examen technique d'une semaine aux Philippines afin d'évaluer les progrès réalisés par la CAAP en vue de respecter les normes internationales de sécurité. La CAAP n'a pas fourni d'informations précises sur les résultats de cet examen. Aucun changement n'a toutefois été constaté dans l'évaluation de la FAA aux Philippines, qui demeurent jusqu'à présent dans la catégorie 2 (transporteurs aériens ne respectant pas les normes internationales de sécurité).

⁽¹⁾ JO L 109 du 19.4.2008, p. 7.

⁽²⁾ Considérants (74) à (87) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 32.

Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

- (46) À la suite du comité de la sécurité aérienne de novembre 2011 ⁽¹⁾ lors duquel les autorités compétentes de la Fédération de Russie (FATA) ont signalé et fourni des éléments attestant que les activités des transporteurs aériens Aviastar-TU, UTAir-Cargo, Tatarstan Airlines, Daghestan Airlines, Yakutia et Vim Avia (Vim Airlines) avaient été partiellement ou entièrement restreintes pour des raisons de sécurité, la Commission a poursuivi activement ses discussions avec la FATA afin d'assurer le suivi de la situation.
- (47) Des réunions de concertation se sont tenues à Bruxelles le 19 décembre 2011 et le 21 février 2012 entre la FATA et la Commission, l'AESA et certains membres du comité de la sécurité aérienne. La FATA a fait part de son intention de lever les restrictions imposées à une partie de la flotte de Tatarstan Airlines (appareils de type Boeing B737-500, B737-400, B737-300, Tupolev 154M et Yakovlev Yak-42), d'Aviastar-TU (appareils de type Tupolev Tu-204) et de Yakutia (appareils de type Boeing B757-200, B737-300 et B737-800) étant donné qu'elle était satisfaite des résultats des inspections effectuées sur ces transporteurs.
- (48) La FATA a également fourni des éléments prouvant l'adoption de nouvelles mesures d'exécution forcée. Ainsi, le CTA de Daghestan Airlines a été retiré le 19 décembre 2011 en raison des problèmes soulevés lors de l'audit effectué sur ce transporteur aérien. La FATA a également fait savoir qu'elle avait demandé à UTAir-Cargo de mettre en place des mesures correctives supplémentaires avant de pouvoir lever les restrictions imposées à la flotte de ce transporteur.
- (49) Afin que les mesures adoptées par la FATA donnent lieu à une amélioration durable de la sécurité, les États membres continueront de contrôler le respect effectif par les transporteurs aériens russes des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ces transporteurs conformément au règlement (CE) n° 351/2008 et peuvent prendre des mesures en conséquence pour garantir le respect de ces exigences. La Commission continuera de suivre leurs résultats.

Vim Avia

- (50) La FATA a confirmé que Vim Avia continue de faire l'objet de restrictions d'exploitation excluant les vols à destination de l'UE (atterrissages et survols) pour l'ensemble de sa flotte (8 appareils de type Boeing B757-200) en attendant la mise en œuvre intégrale d'un plan de mesures correctives.
- (51) Lors de la réunion du 21 février 2012 susmentionnée, Vim Avia est venu présenter les investissements en matière de sécurité, notamment en termes de formation,

mais n'a pas apporté la preuve qu'il était parvenu à mettre en place un système de gestion de la sécurité en état de fonctionnement. Le transporteur n'était pas encore en mesure de démontrer le caractère effectif et efficace de ces investissements.

- (52) La FATA a fait savoir que le transporteur devait réaliser toutes les mesures correctives pour le 1^{er} avril 2012 au plus tard. Par la suite, la FATA a indiqué qu'elle effectuera une inspection du transporteur aérien afin de vérifier si tous les manquements ont été traités de manière satisfaisante et, ainsi, de décider de l'éventuelle levée des restrictions actuelles. La FATA a accepté de communiquer à la Commission les rapports sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des mesures correctives par le transporteur et les résultats de l'inspection ultérieure.
- (53) Pour ces motifs, compte tenu des mesures d'exécution forcée prises par les autorités compétentes de la Fédération de Russie, il semble prématuré de réévaluer la situation de ce transporteur aérien. La Commission examinera la situation de Vim Avia lors d'un prochain comité de la sécurité aérienne, sur la base des rapports fournis par les autorités compétentes de la Fédération de Russie et de leur décision relative au maintien des restrictions actuelles.

Transporteurs aériens de la République bolivarienne du Venezuela

Conviasa

- (54) Il existe des informations avérées prouvant de nombreux manquements graves en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Conviasa, certifié au Venezuela. Ces manquements ont été décelés par les autorités compétentes de l'Espagne lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾. Conviasa a manifesté un manque de capacité de traiter ces manquements en matière de sécurité. Conviasa n'a pas donné de réponse adéquate et en temps utile à tous les manquements notifiés par l'autorité de l'aviation civile de l'Espagne. La récurrence de ces cas de non-conformité révèle des insuffisances systémiques en matière de sécurité dans le domaine de l'exploitation et de la maintenance.
- (55) Conviasa a connu plusieurs accidents, dont deux accidents mortels, l'un survenu le 13 septembre 2010 et impliquant un appareil de type ATR42 immatriculé YV-1010, et l'autre survenu le 30 août 2008 et impliquant un appareil de type Boeing B737-200 immatriculé YV-102T. Les autorités compétentes du Venezuela n'ont pas transmis à la Commission les conclusions des enquêtes menées pour déterminer les causes de ces accidents et la Commission n'a pas non plus connaissance de recommandations visant à empêcher que ce type d'accidents ne se reproduise.

⁽¹⁾ Considérants (36) à (49) du règlement d'exécution (UE) n° 1197/2011 de la Commission, JO L 303 du 22.11.2011, p. 19.

⁽²⁾ Rapports n° AESA-E-2011-234, -326, -412, -553, -663, -715, -832, -895 et AESA-E-2012-1.

- (56) En août 2011, la Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des discussions avec les autorités compétentes du Venezuela, exprimant de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités de Conviasa et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements.
- (57) Ces autorités n'ont pas donné de réponse adéquate et en temps utile à la Commission en ce qui concerne la surveillance en matière de sécurité de Conviasa étant donné que les informations demandées n'ont pas été fournies. Il s'agissait notamment d'informations sur l'évolution des enquêtes sur les accidents, les recommandations établies à la suite de ces enquêtes, les mesures prises pour remédier aux causes éventuelles des accidents, et les spécifications opérationnelles et les exigences et restrictions se rapportant au CTA du transporteur.
- (58) Conviasa et les autorités compétentes du Venezuela ont présenté leurs observations au comité de la sécurité aérienne le 21 mars 2012. Le transporteur aérien a indiqué avoir pris des mesures pour renforcer les contrôles internes, la formation et la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et a ajouté que des mesures supplémentaires sont envisagées pour l'avenir. Il a affirmé avoir remédié à tous les manquements constatés lors des inspections au sol. Le comité a pris note des travaux considérables actuellement en cours entre le transporteur aérien et les autorités compétentes de l'Espagne. Le transporteur aérien n'a cependant pas fourni d'éléments expliquant la récurrence de cas de non-conformité de même nature décelés lors d'inspections ultérieures. Il n'a pas davantage fourni d'informations sur les causes des accidents mortels susmentionnés ni sur les mesures prises pour éviter qu'ils ne se reproduisent, et n'a pas non plus présenté d'informations de base sur sa flotte ni fourni les spécifications opérationnelles et les exigences et restrictions se rapportant à son CTA.
- (59) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est jugé que le transporteur Conviasa ne respecte pas les normes de sécurité applicables, et qu'il devrait donc être inscrit sur la liste de l'annexe A.
- Línea Turística Aerotuy*
- (60) Il existe des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Línea Turística Aerotuy, certifié au Venezuela. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽¹⁾.
- (61) Línea Turística Aerotuy a connu plusieurs accidents, dont un accident mortel survenu le 17 avril 2009 et impliquant un appareil de type Cessna 208B immatriculé YV-1181.
- (62) En août 2011, la Commission, eu égard aux manquements précités, a entamé des discussions avec les autorités compétentes du Venezuela, exprimant de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités de Línea Turística Aerotuy et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements. Lesdites autorités n'ont pas donné de réponse adéquate et en temps utile.
- (63) Línea Turística Aerotuy et les autorités compétentes du Venezuela ont présenté leurs observations au comité de la sécurité aérienne le 21 mars 2012 et ont soumis des contributions par écrit. Le transporteur aérien a fourni son CTA ainsi que les spécifications opérationnelles complètes s'y rapportant. À la satisfaction des autorités compétentes de la France, le transporteur aérien a indiqué avoir pris des mesures pour remédier aux manquements décelés lors d'inspections au sol et a fourni les éléments de preuve s'y rapportant. Le transporteur aérien était en mesure de fournir les éclaircissements demandés sur l'accident mortel susmentionné et les autorités compétentes ont fourni le rapport d'enquête ainsi que les conclusions et recommandations en découlant. Les autorités compétentes du Venezuela ont également affirmé que les recommandations établies à la suite du rapport d'enquête sur l'accident ainsi que les résultats des inspections au sol ont été dûment pris en compte lors de la surveillance de ce transporteur aérien.
- (64) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note de la réactivité du transporteur aérien et de la transparence dont il a fait preuve dans le traitement des manquements décelés en matière de sécurité. Les États membres continueront toutefois de contrôler le respect effectif par ce transporteur aérien des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) n° 351/2008 et peuvent prendre des mesures en conséquence pour garantir le respect de ces exigences.
- Estelar Latinoamérica*
- (65) Il existe des informations avérées prouvant des manquements en matière de sécurité de la part du transporteur aérien Estelar Latinoamérica, certifié au Venezuela. Ces manquements ont été décelés par la France lors d'inspections au sol effectuées dans le cadre du programme SAFA ⁽²⁾.
- (66) En août 2011, la Commission, eu égard à ces manquements, a entamé des discussions avec les autorités compétentes du Venezuela, exprimant de vives inquiétudes quant à la sécurité des activités de Estelar Latinoamérica et demandant des éclaircissements sur les mesures prises par les autorités compétentes et par le transporteur pour remédier à ces manquements. Lesdites autorités n'ont pas donné de réponse adéquate et en temps utile.

⁽¹⁾ Rapports n° DGAC/F-2011-663, -972, -1159, -2385, -2636.

⁽²⁾ Rapports n° DGAC/F-2011-632, -990, -1636, -1863, -2332.

- (67) Estelar Latinoamérica et les autorités compétentes du Venezuela ont présenté leurs observations au comité de la sécurité aérienne le 21 mars 2012 et ont soumis des contributions par écrit. Le transporteur aérien a fourni son CTA ainsi que les spécifications opérationnelles complètes s'y rapportant. À la satisfaction des autorités compétentes de la France, le transporteur aérien a indiqué avoir pris des mesures pour remédier aux manquements décelés lors d'inspections au sol et a fourni les éléments de preuve s'y rapportant. Les autorités compétentes ont fait savoir qu'elles veillaient à ce que les résultats des inspections au sol soient dûment pris en compte lors de la surveillance de ce transporteur aérien.
- (68) La Commission et le comité de la sécurité aérienne ont pris note de la réactivité du transporteur aérien et de la transparence dont il a fait preuve dans le traitement des manquements décelés en matière de sécurité. Les États membres continueront toutefois de contrôler le respect effectif par ce transporteur aérien des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) n° 351/2008 et peuvent prendre des mesures en conséquence pour garantir le respect de ces exigences.

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

- (69) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs

aériens figurant sur la liste communautaire actualisée le 21 novembre 2011 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens devraient continuer de faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B), selon le cas.

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

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

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2012.

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

ANNEXE A

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
CONSORCIO VENEZOLANO DE INDUSTRIAS AERONAUTICAS Y SERVICIOS AEREOS, S.A. «CONVIASA»	VCV-DB-10	VCV	République bolivarienne du Venezuela
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	République du Ghana
ROLLINS AIR	HR-005	RAV	Honduras
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Inconnu	VRB	République du Rwanda
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Afghanistan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République islamique d'Afghanistan
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	République islamique d'Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	République islamique d'Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Inconnu	PIR	République islamique d'Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	République islamique d'Afghanistan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), notamment:			République d'Angola
AEROJET	AO 008-01/11	Inconnu	République d'Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	République d'Angola
AIR GICANGO	009	Inconnu	République d'Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	République d'Angola
AIR NAVE	017	Inconnu	République d'Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Inconnu	République d'Angola
DIEXIM	007	Inconnu	République d'Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Inconnu	République d'Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	République d'Angola
HELIANG	010	Inconnu	République d'Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Inconnu	République d'Angola

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MAVEWA	016	Inconnu	République d'Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	République d'Angola
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Bénin
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	République du Bénin
AFRICA AIRWAYS	Inconnu	AFF	République du Bénin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	N/A	République du Bénin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	République du Bénin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	République du Bénin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	République du Bénin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	République du Bénin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	République du Bénin
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	République du Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	République du Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Inconnu	République du Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Inconnu	République du Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Inconnu	République du Congo
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique du Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/036/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 029/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 028/08	BUL	République démocratique du Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/ 0090/2006	BRV	République démocratique du Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	République démocratique du Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 052/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/ 026/08	CER	République démocratique du Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/ 0050/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 083/2009	EXY	République démocratique du Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 035/08	CAA	République démocratique du Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0032/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/ 003/08	EWS	République démocratique du Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/08	FIL	République démocratique du Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 027/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 053/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/ 0051/2006	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 045/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/ 038/08	ALX	République démocratique du Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 033/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
JET CONGO AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 042/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)	LCG	République démocratique du Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	AAC/DG/DTA/TM/787/2011	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	République démocratique du Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Inconnu	République démocratique du Congo (RDC)
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Inconnu	DAO	Djibouti
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Guinée équatoriale
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guinée équatoriale
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Inconnu	Guinée équatoriale
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, d'Ekspres Transportasi Antarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), notamment:			République d'Indonésie
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Inconnu	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Inconnu	République d'Indonésie
ASCO NUSA AIR	135-022	Inconnu	République d'Indonésie
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Inconnu	République d'Indonésie
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Inconnu	République d'Indonésie
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Inconnu	République d'Indonésie
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	République d'Indonésie
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	République d'Indonésie
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	République d'Indonésie
EASTINDO	135-038	Inconnu	République d'Indonésie
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Inconnu	République d'Indonésie
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Inconnu	République d'Indonésie
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	République d'Indonésie
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	République d'Indonésie
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Inconnu	République d'Indonésie
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Inconnu	République d'Indonésie
KAL STAR	121-037	KLS	République d'Indonésie
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	République d'Indonésie
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	République d'Indonésie
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	République d'Indonésie
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Inconnu	République d'Indonésie
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Inconnu	République d'Indonésie
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	République d'Indonésie
MIMIKA AIR	135-007	Inconnu	République d'Indonésie
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Inconnu	République d'Indonésie
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Inconnu	République d'Indonésie
NYAMAN AIR	135-042	Inconnu	République d'Indonésie
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	République d'Indonésie
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Inconnu	République d'Indonésie
PURA WISATA BARUNA	135-025	Inconnu	République d'Indonésie
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	République d'Indonésie

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	République d'Indonésie
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Inconnu	République d'Indonésie
SKY AVIATION	135-044	Inconnu	République d'Indonésie
SMAC	135-015	SMC	République d'Indonésie
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	République d'Indonésie
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Inconnu	République d'Indonésie
SURYA AIR	135-046	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Inconnu	République d'Indonésie
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Inconnu	République d'Indonésie
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	République d'Indonésie
TRAVIRA UTAMA	135-009	Inconnu	République d'Indonésie
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	République d'Indonésie
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	République d'Indonésie
UNINDO	135-040	Inconnu	République d'Indonésie
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	République d'Indonésie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana), notamment:			République du Kazakhstan
AERO AIR COMPANY	AK-0429-10	ILK	République du Kazakhstan
AIR ALMATY	AK-0409-09	LMY	République du Kazakhstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0412-10	RTR	République du Kazakhstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	AK-0396-09	AKS	République du Kazakhstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	République du Kazakhstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	République du Kazakhstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	République du Kazakhstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-0435-10	SAP	République du Kazakhstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0383-09	BBS	République du Kazakhstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0428-10	BEK	République du Kazakhstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0415-10	BRY	République du Kazakhstan
COMLUX	AK-0399-09	KAZ	République du Kazakhstan
DETA AIR	AK-0417-10	DET	République du Kazakhstan
EAST WING	AK-0411-09	EWZ	République du Kazakhstan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
EASTERN EXPRESS	AK-0427-10	LIS	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	République du Kazakhstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0389-09	KZE	République du Kazakhstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	République du Kazakhstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	République du Kazakhstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	République du Kazakhstan
JET AIRLINES	AK-0419-10	SOZ	République du Kazakhstan
JET ONE	AK-0433-10	JKZ	République du Kazakhstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	République du Kazakhstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0349-09	KUY	République du Kazakhstan
KAZAIRWEST	AK-0404-09	KAW	République du Kazakhstan
KAZAVIASPAS	AK-0405-09	KZS	République du Kazakhstan
MEGA AIRLINES	AK-0424-10	MGK	République du Kazakhstan
MIRAS	AK-0402-09	MIF	République du Kazakhstan
PRIME AVIATION	AK-0393-09	PKZ	République du Kazakhstan
SAMAL AIR	AK-0407-09	SAV	République du Kazakhstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0426-10	SAH	République du Kazakhstan
SEMEYAVIA	AK-400-09	SMK	République du Kazakhstan
SCAT	AK-0420-10	VSV	République du Kazakhstan
SKYBUS	AK-0432-10	BYK	République du Kazakhstan
SKYJET	AK-0398-09	SEK	République du Kazakhstan
UST-KAMENOGORSK / AIR DIVISION OF EKA	AK-0440-11	UCK	République du Kazakhstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	République du Kazakhstan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République kirghize
AIR MANAS	17	MBB	République kirghize
ASIAN AIR	36	AZZ	République kirghize
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	République kirghize
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	République kirghize
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	République kirghize
CLICK AIRWAYS	11	CGK	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 (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
DAMES	20	DAM	République kirghize
EASTOK AVIA	15	EEA	République kirghize
ITEK AIR	04	IKA	République kirghize
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	République kirghize
KYRGYZSTAN	03	LYN	République kirghize
KYRGYZSTAN AIRLINE	Inconnu	KGA	République kirghize
S GROUP AVIATION	6	SGL	République kirghize
SKY WAY AIR	21	SAB	République kirghize
TRAST AERO	05	TSJ	République kirghize
VALOR AIR	07	VAC	République kirghize
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire			Liberia
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), notamment:			République gabonaise
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	République gabonaise
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	République gabonaise
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	République gabonaise
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	République gabonaise
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	République gabonaise
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Inconnu	République gabonaise
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République islamique de Mauritanie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République islamique de Mauritanie
MAURITANIA AIRLINES (MAURITANIA AIRLINES INTERNATIONAL)	001/2011/DG/ANAC	MAI	République islamique de Mauritanie
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Mozambique responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES – LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE	MOZ-01/2010	LAM	République du Mozambique

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	02 de 2010	MXE	République du Mozambique
TRANS AIRWAYS/KAYA AIRLINES	03 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
SAFARI AIR	Inconnu	Inconnu	République du Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	04 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	05 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
CFM-TTA SA	07 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
AERO-SERVICOS SARL	08 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	06 de 2010	Inconnu	République du Mozambique
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République des Philippines
AEROEQUIPEMENT AVIATION	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
AEROMAJESTIC	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	2010030	Inconnu	République des Philippines
AIR ASIA PHILIPPINES		Inconnu	République des Philippines
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	République des Philippines
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Inconnu	République des Philippines
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	2010027	Inconnu	République des Philippines
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Inconnu	République des Philippines
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Inconnu	République des Philippines
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Inconnu	République des Philippines
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Inconnu	République des Philippines
BEACON	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Inconnu	République des Philippines
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Inconnu	République des Philippines
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	République des Philippines
CERTEZA INFOSYSTEMS CORP.	2011040	Inconnu	République des Philippines
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Inconnu	République des Philippines

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
CM AERO SERVICES	20110401	Inconnu	République des Philippines
CORPORATE AIR	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Inconnu	République des Philippines
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Inconnu	République des Philippines
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Inconnu	République des Philippines
HUMA CORPORATION	2009014	Inconnu	République des Philippines
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Inconnu	République des Philippines
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Inconnu	République des Philippines
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	République des Philippines
ISLAND HELICOPTER SERVICES	2011043	SOY	République des Philippines
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Inconnu	République des Philippines
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Inconnu	République des Philippines
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Inconnu	République des Philippines
MID-SEA EXPRESS		Inconnu	République des Philippines
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Inconnu	République des Philippines
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Inconnu	République des Philippines
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Inconnu	République des Philippines
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	PEC	République des Philippines
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	4AN9700007	Inconnu	République des Philippines
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	4AN2006001	Inconnu	République des Philippines
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	PAL	République des Philippines
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Inconnu	République des Philippines
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Inconnu	République des Philippines
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Inconnu	République des Philippines
SOUTH EAST ASIA AIRLINE INC. (SEAIR)	2009 004	Inconnu	République des Philippines
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Inconnu	République des Philippines
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Inconnu	République des Philippines
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	MNP	République des Philippines
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Inconnu	République des Philippines
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Inconnu	République des Philippines

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	4AN9900012	Inconnu	République des Philippines
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	TCU	République des Philippines
WORLD AVIATION, CORP.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Inconnu	République des Philippines
YOKOTA AVIATION, INC.	Inconnu	Inconnu	République des Philippines
ZENITH AIR, INC.	2009012	Inconnu	République des Philippines
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	RIT	République des Philippines
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sao Tomé-et-Principe responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Inconnu	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	République démocratique de Sao Tomé-et-Principe
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République de Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Inconnu	RUM	République de Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Inconnu	DTY	République de Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Inconnu	ORJ	République de Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Inconnu	PRR	République de Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Inconnu	SVT	République de Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Inconnu	Inconnu	République de Sierra Leone
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République du Soudan
ALFA AIRLINES	054	AAJ	République du Soudan

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	République du Soudan
ALMAJARA AVIATION	Inconnu	MJA	République du Soudan
ATTICO AIRLINES (TRANS ATTICO)	023	ETC	République du Soudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	012	AZZ	République du Soudan
BADER AIRLINES	035	BDR	République du Soudan
FOURTY EIGHT AVIATION	054	WHB	République du Soudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Inconnu	République du Soudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	République du Soudan
NOVA AIRLINES	001	NOV	République du Soudan
SUDAN AIRWAYS	Inconnu	SUD	République du Soudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	010	SNV	République du Soudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	République du Soudan
TARCO AIRLINES	056	Inconnu	République du Soudan
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			Royaume du Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Inconnu	SZL	Royaume du Swaziland
Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, notamment:			République de Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	République de Zambie

ANNEXE B

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

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type TU- 204	Toute la flotte sauf: P-632, P-633	RPDC
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50, 2 appareils de type Falcon 900	Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	République gabonaise
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazakhstan	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type B-767; 4 appareils de type B-757; 10 appareils de type A319/320/321; 5 appareils de type Fokker 50	Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB, P4-EAS, P4-FAS, P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS, P4-PAS, P4-SAS, P4-TAS, P4-UAS, P4-VAS, P4-WAS, P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS, P4-JAS, P4-KAS, P4-LAS	Aruba (Royaume des Pays-Bas)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	République du Ghana	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type DC8-63F	Toute la flotte sauf: 9G-TOP et 9G-RAC	République du Ghana
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Boeing B-737-300, 2 appareils de type ATR 72-500, 1 appareil de type ATR 42-500, 1 appareil de type ATR 42-320 et 3 appareils de type DHC 6-300	Toute la flotte sauf: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	République de Madagascar
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, à condition que les normes de sécurité applicables soient respectées.

Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)	Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA)	Code OACI de la compagnie aérienne	État du transporteur	Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B-767-200	Toute la flotte sauf: TR-LHP	République gabonaise
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	République islamique d'Iran	Toute la flotte sauf: 14 appareils de type A-300, 8 appareils de type A-310, 1 appareil de type B-737	Toute la flotte sauf: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	République islamique d'Iran
JORDAN AVIATION	C002	JAV	Royaume hachémite de Jordanie	Toute la flotte sauf: 8 appareils de type Boeing B-737, 2 appareils de type Airbus A-310, 1 appareil de type Airbus A-320	Toute la flotte sauf: JY-JAB JY-JAD JY-JAN JY-JAO JY-JAX JY-JAY JY-JAP JY-JAQ JY-JAV JY-JAH JY-JAC	Royaume hachémite de Jordanie
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	République gabonaise	Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL-601, 1 appareil de type HS-125-800	Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG	République gabonaise; République d'Afrique du Sud

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 faisant l'objet de la restriction	Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série	État d'immatriculation
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	République d'Angola	Toute la flotte sauf: 5 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareils de type Boeing B-737-700	Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	République d'Angola

(¹) Afrijet n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(²) Air Astana n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

(³) Gabon Airlines n'est autorisé à utiliser que les appareils spécifiquement mentionnés pour ses activités actuelles dans l'Union européenne.

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

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 296/2012 DE LA COMMISSION**du 3 avril 2012****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,vu le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 de la Commission du 7 juin 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les secteurs des fruits et légumes et des fruits et légumes transformés ⁽²⁾, et notamment son article 136, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) n° 543/2011 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires

à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XVI, partie A, dudit règlement.

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

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

Fait à Bruxelles, le 3 avril 2012.

*Par la Commission,
au nom du président,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 du 15.6.2011, p. 1.

ANNEXE

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

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	CR	48,1
	IL	107,9
	MA	68,6
	TN	102,9
	TR	98,2
	ZZ	85,1
0707 00 05	JO	225,1
	TR	158,7
	ZZ	191,9
0709 91 00	EG	68,9
	ZZ	68,9
0709 93 10	JO	225,1
	MA	45,1
	TR	88,5
	ZZ	119,6
0805 10 20	EG	50,8
	IL	74,2
	MA	50,4
	TN	56,4
	TR	61,6
	ZA	47,4
	ZZ	56,8
0805 50 10	EG	69,2
	MX	39,8
	TR	54,9
	ZZ	54,6
0808 10 80	AR	88,4
	BR	85,7
	CA	120,7
	CL	102,9
	CN	88,9
	MA	49,8
	MK	31,8
	US	167,0
	UY	72,9
	ZA	74,7
ZZ	88,3	
0808 30 90	AR	100,0
	CL	124,6
	CN	55,7
	ZA	116,7
	ZZ	99,3

⁽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».

Prix d'abonnement 2012 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 310 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	840 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	100 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

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

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

