



### Sommaire

#### II Actes non législatifs

##### ACCORDS INTERNATIONAUX

- ★ **Décision (UE) 2016/1197 du Conseil du 26 octobre 2015 concernant la signature, au nom de l'Union européenne, et l'application provisoire de l'accord entre l'Union européenne et la République de Kiribati relatif à l'exemption de visa de court séjour** ..... 1
- Accord entre l'Union européenne et la République de Kiribati relatif à l'exemption de visa de court séjour 3

##### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) 2016/1198 de la Commission du 22 juillet 2016 modifiant l'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif aux produits cosmétiques<sup>(1)</sup>** ..... 10
- ★ **Règlement (UE) 2016/1199 de la Commission du 22 juillet 2016 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances, la certification et la surveillance des fournisseurs de services de données et l'exploitation en mer d'hélicoptères, et corrigeant ce règlement** ..... 13
- Règlement d'exécution (UE) 2016/1200 de la Commission du 22 juillet 2016 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 38

##### DÉCISIONS

- ★ **Décision (UE, Euratom) 2016/1201 du Parlement européen, du Conseil et de la Commission du 13 juillet 2016 portant nomination des membres du comité de surveillance de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)** ..... 40

(<sup>1</sup>) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

★ Décision (UE) 2016/1202 du Conseil du 18 juillet 2016 établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce en ce qui concerne la demande de dérogation aux règles de l'OMC présentée par les États-Unis en vue de prolonger le régime de traitement préférentiel accordé aux anciens territoires sous tutelle des îles du Pacifique .....	43
★ Décision (UE) 2016/1203 du Conseil du 18 juillet 2016 portant nomination d'un membre et d'un suppléant du Comité des régions, proposés par le Royaume d'Espagne .....	44
★ Décision (UE) 2016/1204 du Conseil du 18 juillet 2016 portant nomination d'un membre du Comité des régions, proposé par la République fédérale d'Allemagne .....	45
★ Décision (UE) 2016/1205 du Conseil du 18 juillet 2016 portant nomination de deux suppléants du Comité des régions, proposés par le Royaume des Pays-Bas .....	46
★ Décision d'exécution (UE) 2016/1206 du Conseil du 18 juillet 2016 modifiant la décision d'exécution 2013/676/UE autorisant la Roumanie à continuer à appliquer une mesure particulière dérogeant à l'article 193 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée .....	47
★ Décision (PESC) 2016/1207 du Comité politique et de sécurité du 20 juillet 2016 portant nomination du chef de la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo *, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016) .....	49

---

\* Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CJJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

## II

(Actes non législatifs)

## ACCORDS INTERNATIONAUX

## DÉCISION (UE) 2016/1197 DU CONSEIL

du 26 octobre 2015

**concernant la signature, au nom de l'Union européenne, et l'application provisoire de l'accord entre l'Union européenne et la République de Kiribati relatif à l'exemption de visa de court séjour**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 77, paragraphe 2, point a), en liaison avec l'article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 509/2014 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> a transféré la mention de la République de Kiribati de l'annexe I à l'annexe II du règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (2) La mention de la République de Kiribati est assortie d'une note de bas de page précisant que l'exemption de l'obligation de visa s'applique à partir de la date d'entrée en vigueur d'un accord sur l'exemption de visa à conclure avec l'Union européenne.
- (3) Le 9 octobre 2014, le Conseil a adopté une décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec la République de Kiribati pour la conclusion d'un accord entre l'Union européenne et la République de Kiribati relatif à l'exemption de visa de court séjour (ci-après dénommé «accord»).
- (4) Les négociations relatives à l'accord ont été ouvertes le 17 décembre 2014 et ont été menées à bien avec succès par leur paraphe, au moyen d'un échange de lettres, le 6 mai 2015 par la République de Kiribati et le 10 juin 2015 par l'Union.
- (5) Il convient de signer l'accord et d'approuver les déclarations jointes à celui-ci au nom de l'Union. L'accord devrait être appliqué à titre provisoire, à compter du jour suivant celui de sa signature, dans l'attente de l'achèvement des procédures nécessaires à sa conclusion formelle.
- (6) La présente décision constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auquel le Royaume-Uni ne participe pas, conformément à la décision 2000/365/CE du Conseil <sup>(3)</sup>; le Royaume-Uni ne participe donc pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application.

<sup>(1)</sup> Règlement (UE) n° 509/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 modifiant le règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil fixant la liste des pays tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres et la liste de ceux dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation (JO L 149 du 20.5.2014, p. 67).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil du 15 mars 2001 fixant la liste des pays tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres et la liste de ceux dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation (JO L 81 du 21.3.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> Décision 2000/365/CE du Conseil du 29 mai 2000 relative à la demande du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen (JO L 131 du 1.6.2000, p. 43).

- (7) La présente décision constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auquel l'Irlande ne participe pas, conformément à la décision 2002/192/CE du Conseil <sup>(1)</sup>; l'Irlande ne participe donc pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas liée par celle-ci ni soumise à son application,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La signature, au nom de l'Union, de l'accord entre l'Union européenne et la République de Kiribati relatif à l'exemption de visa de court séjour (ci-après dénommé «accord») est autorisée, sous réserve de la conclusion dudit accord.

Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

*Article 2*

Les déclarations jointes à la présente décision sont approuvées au nom de l'Union.

*Article 3*

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de l'Union.

*Article 4*

L'accord est appliqué à titre provisoire à partir du jour suivant celui de sa signature <sup>(2)</sup>, en attendant l'achèvement des procédures nécessaires à sa conclusion.

*Article 5*

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

Fait à Luxembourg, le 26 octobre 2015.

*Par le Conseil*  
*Le président*  
C. DIESCHBOURG

---

<sup>(1)</sup> Décision 2002/192/CE du Conseil du 28 février 2002 relative à la demande de l'Irlande de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen (JO L 64 du 7.3.2002, p. 20).

<sup>(2)</sup> La date de signature de l'accord sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* par les soins du secrétariat général du Conseil.

**ACCORD****entre l'Union européenne et la République de Kiribati relatif à l'exemption de visa de court séjour**

L'UNION EUROPÉENNE, ci-après dénommée «l'Union» ou «l'UE», et

LA RÉPUBLIQUE DE KIRIBATI, ci-après dénommée «Kiribati»,

ci-après conjointement dénommées les «parties contractantes»,

EN VUE d'approfondir les relations d'amitié unissant les parties contractantes et dans l'intention de faciliter les déplacements de leurs ressortissants en leur accordant une exemption de visa à l'entrée et pour leurs séjours de courte durée;

VU le règlement (UE) n° 509/2014 du Parlement et du Conseil du 15 mai 2014 modifiant le règlement (CE) n° 539/2001 fixant la liste des pays tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres et la liste de ceux dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation <sup>(1)</sup>, notamment en transférant dix-neuf pays tiers, dont Kiribati, vers la liste des pays tiers dont les ressortissants sont exemptés de l'obligation de visa pour les séjours de courte durée dans les États membres;

GARDANT À L'ESPRIT que l'article 1<sup>er</sup> du règlement (UE) n° 509/2014 dispose que, pour ces dix-neuf pays, l'exemption de l'obligation de visa s'applique à partir de la date d'entrée en vigueur d'un accord sur l'exemption de visa à conclure avec l'Union;

SOUHAITANT préserver le principe de l'égalité de traitement de tous les citoyens de l'Union;

TENANT COMPTE du fait que les personnes voyageant pour exercer une activité rémunérée pendant un séjour de courte durée ne sont pas visées par le présent accord et que, partant, ce sont les règles pertinentes du droit de l'Union et du droit national des États membres et de Kiribati qui continuent à s'appliquer à cette catégorie de personnes pour ce qui est de l'obligation ou de l'exemption de visa, ainsi que de l'accès à l'emploi;

TENANT COMPTE du protocole sur la position du Royaume-Uni et de l'Irlande à l'égard de l'espace de liberté, de sécurité et de justice ainsi que du protocole sur l'acquis de Schengen intégré dans le cadre de l'Union européenne, annexés au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et confirmant que les dispositions du présent accord ne s'appliquent pas au Royaume-Uni ni à l'Irlande,

SONT CONVENUES DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

*Article 1***Objet**

Le présent accord prévoit un régime de déplacement sans obligation de visa en faveur des citoyens de l'Union et des ressortissants de Kiribati qui se rendent sur le territoire de l'autre partie contractante pour un séjour d'une durée maximale de quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours.

*Article 2***Définitions**

Aux fins du présent accord, on entend par:

- a) «État membre», tout État membre de l'Union, à l'exception du Royaume-Uni et de l'Irlande;

<sup>(1)</sup> JOUE L 149 du 20.5.2014, p. 67.

- b) «citoyen de l'Union», un ressortissant d'un État membre au sens du point a);
- c) «ressortissant de Kiribati», toute personne qui possède la nationalité de Kiribati;
- d) «espace Schengen», l'espace sans frontières intérieures comprenant le territoire des États membres au sens du point a) qui appliquent l'acquis de Schengen dans son intégralité.

### Article 3

#### Champ d'application

1. Les citoyens de l'Union titulaires d'un passeport ordinaire, diplomatique, de service, officiel ou spécial, en cours de validité délivré par un État membre peuvent entrer et séjourner sans visa sur le territoire de Kiribati pendant une période dont la durée est définie à l'article 4, paragraphe 1.

Les ressortissants de Kiribati titulaires d'un passeport ordinaire, diplomatique, de service, officiel ou spécial, en cours de validité délivré par Kiribati peuvent entrer et séjourner sans visa sur le territoire des États membres pendant une période dont la durée est définie à l'article 4, paragraphe 2.

2. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux personnes voyageant pour exercer une activité rémunérée.

En ce qui concerne cette catégorie de personnes, chaque État membre peut décider, à titre individuel, de soumettre les ressortissants de Kiribati à une obligation de visa ou de lever celle-ci, en vertu de l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil <sup>(1)</sup>.

En ce qui concerne cette catégorie de personnes, Kiribati peut instaurer, conformément à son droit national, une obligation ou une exemption de visa à l'égard des ressortissants de chaque État membre, individuellement.

3. L'exemption de visa prévue par le présent accord s'applique sans préjudice des législations des parties contractantes en matière de conditions d'entrée et de court séjour. Les États membres et Kiribati se réservent le droit d'interdire l'entrée ou un séjour de courte durée sur leur territoire si l'une ou plusieurs de ces conditions ne sont pas remplies.

4. L'exemption de visa s'applique indépendamment du moyen de transport utilisé pour franchir les frontières des parties contractantes.

5. Les matières non prévues dans le présent accord sont régies par le droit de l'Union, le droit national des États membres ou le droit national de Kiribati.

### Article 4

#### Durée du séjour

1. Les citoyens de l'Union peuvent séjourner sur le territoire de Kiribati pendant une durée maximale de quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours.

2. Les ressortissants de Kiribati peuvent séjourner sur le territoire des États membres qui appliquent l'acquis de Schengen dans son intégralité pendant une durée maximale de quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours. Cette durée est calculée indépendamment de tout autre séjour effectué dans un État membre qui n'applique pas encore l'acquis de Schengen dans son intégralité.

Les ressortissants de Kiribati peuvent séjourner pendant une durée maximale de quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours sur le territoire de chacun des États membres qui n'appliquent pas encore l'acquis de Schengen dans son intégralité, indépendamment de la durée de séjour calculée pour le territoire des États membres qui appliquent l'acquis de Schengen dans son intégralité.

3. Le présent accord est sans préjudice de la possibilité offerte à Kiribati et aux États membres de prolonger la durée de séjour au-delà de quatre-vingt-dix jours, conformément à leur droit national respectif et au droit de l'Union.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 539/2001 du Conseil du 15 mars 2001 fixant la liste des pays tiers dont les ressortissants sont soumis à l'obligation de visa pour franchir les frontières extérieures des États membres et la liste de ceux dont les ressortissants sont exemptés de cette obligation (JOUE L 81 du 21.3.2001, p. 1).

*Article 5***Application territoriale**

1. En ce qui concerne la République française, le présent accord ne s'applique qu'à son seul territoire européen.
2. En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent accord ne s'applique qu'à son seul territoire européen.

*Article 6***Comité mixte de gestion de l'accord**

1. Les parties contractantes instituent un comité mixte d'experts (ci-après dénommé le «comité»), composé de représentants de l'Union et de Kiribati. L'Union y est représentée par la Commission européenne.
2. Le comité est notamment chargé des tâches suivantes:
  - a) suivre la mise en œuvre du présent accord;
  - b) proposer des modifications ou des ajouts au présent accord;
  - c) régler les différends découlant de l'interprétation ou de l'application du présent accord.
3. Le comité se réunit chaque fois que c'est nécessaire, à la demande de l'une des parties contractantes.
4. Le comité établit son règlement intérieur.

*Article 7***Relations entre le présent accord et les accords bilatéraux d'exemption de visa déjà conclus entre les États membres et Kiribati**

Le présent accord prime tout accord ou arrangement bilatéral conclu entre un État membre et Kiribati, dans la mesure où ledit accord ou arrangement bilatéral concerne des matières relevant du champ d'application du présent accord.

*Article 8***Dispositions finales**

1. Le présent accord est ratifié ou approuvé par les parties contractantes conformément à leurs procédures internes respectives et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de la dernière des deux notifications par lesquelles les parties contractantes se notifient mutuellement l'achèvement desdites procédures.

Le présent accord est appliqué à titre provisoire à compter du jour suivant celui de sa signature.

2. Le présent accord est conclu pour une durée indéterminée, sauf dénonciation effectuée conformément au paragraphe 5.
3. Le présent accord peut être modifié d'un commun accord écrit entre les parties contractantes. Les modifications entrent en vigueur après que les parties contractantes se sont mutuellement notifiées l'achèvement des procédures internes nécessaires à cet effet.

4. Chaque partie contractante peut suspendre le présent accord en tout ou partie, notamment pour des raisons d'ordre public, de protection de sa sécurité nationale ou de protection de la santé publique, ou pour des motifs liés à l'immigration illégale ou lors du rétablissement de l'obligation de visa par l'une des parties contractantes. La décision de suspension est notifiée à l'autre partie contractante au plus tard deux mois avant sa date prévue d'entrée en vigueur. Si la suspension n'a plus lieu d'être, la partie contractante qui a suspendu l'application du présent accord en informe immédiatement l'autre partie contractante et lève la suspension.
5. Chaque partie contractante peut dénoncer le présent accord par notification écrite à l'autre partie. Le présent accord cesse d'être en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de cette notification.
6. Kiribati ne peut suspendre ou dénoncer le présent accord qu'à l'égard de tous les États membres.
7. L'Union ne peut suspendre ou dénoncer le présent accord qu'à l'égard de l'ensemble de ses États membres.

Fait en double exemplaire, en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, tous les textes faisant également foi.

Съставено в Брюксел на двадесет и трети юни през две хиляди и шестнадесета година.

Hecho en Bruselas, el veintitrés de junio de dos mil dieciséis.

V Bruselu dne dvacátého třetího června dva tisíce šestnáct.

Udfærdiget i Bruxelles den treogtyvende juni to tusind og seksten.

Geschehen zu Brüssel am dreiundzwanzigsten Juni zweitausendsechzehn.

Kahe tuhande kuueteistkümnenda aasta juunikuu kahekümne kolmandal päeval Brüsselis.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι τρεις Ιουνίου δύο χιλιάδες δεκαέξι.

Done at Brussels on the twenty-third day of June in the year two thousand and sixteen.

Fait à Bruxelles, le vingt-trois juin deux mille seize.

Sastavljeno u Bruxellesu dvadeset trećeg lipnja godine dvije tisuće šesnaeste.

Fatto a Bruxelles, addì ventitré giugno duemilasedici.

Briselē, divi tūkstoši sešpadsmiņā gada divdesmit trešajā jūnijā.

Priimta du tūkstančiai šešioliktų metų birželio dvidešimt trečią dieną Briuselyje.

Kelt Brüsszelben, a kétezer-tizenhatodik év június havának huszonharmadik napján.

Magħmul fi Brussell, fit-tlieta u għoxrin jum ta' Ġunju fis-sena elfejn u sittax.

Gedaan te Brussel, drieëntwintig juni tweeduizend zestien.

Sporządzono w Brukseli dnia dwudziestego trzeciego czerwca roku dwa tysiące szesnastego.

Feito em Bruxelas, em vinte e três de junho de dois mil e dezasseis.

Íntocmit la Bruxelles la douăzeci și trei iunie două mii șaisprezece.

V Bruseli dvadsiateho tretieho júna dvetisícšestnásť.

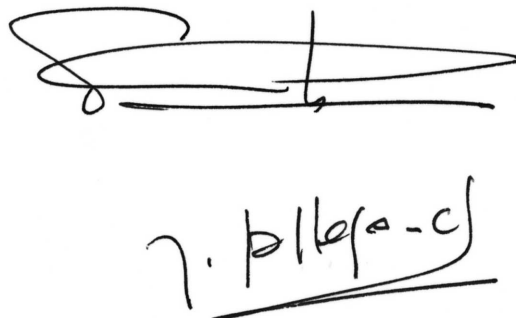
V Bruslju, dne triindvajsetega junija leta dva tisoč šestnajst.

Tehty Brysselissä kahdentenkymmenentenäkolmantena päivänä kesäkuuta vuonna kaksituhattakuusitoista.

Som skedde i Bryssel den tjugotredje juni år tjugohundrasexton.



За Европейския съюз  
 Por la Unión Europea  
 Za Evropskou Unii  
 For Den Europæiske Union  
 Für die Europäische Union  
 Euroopa Liidu nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
 For the European Union  
 Pour l'Union européenne  
 Za Europsku uniju  
 Per l'Unione europea  
 Eiropas Savienības vārdā –  
 Europos Sąjungos vardu  
 Az Európai Unió részéről  
 Għall-Unjoni Ewropea  
 Voor de Europese Unie  
 W imieniu Unii Europejskiej  
 Pela União Europeia  
 Pentru Uniunea Europeană  
 Za Európsku úniu  
 Za Evropsko unijo  
 Euroopan unionin puolesta  
 För Europeiska unionen



J. Pillefer-C

За Република Кирибати  
 Por la República de Kiribati  
 Za Republiku Kiribati  
 Por Republikken Kiribati  
 Für die Republik Kiribati  
 Kiribati Vabariigi nimel  
 Για τη Δημοκρατία της Κιριμπάτι  
 For the Republic of Kiribati  
 Pour la République de Kiribati  
 Za Republiku Kiribati  
 Per la Repubblica di Kiribati  
 Kiribati Republikas vārdā –  
 Kiribačio Respublikos vardu  
 Kiribati Köztársaság részéről  
 Għar-Repubblika ta' Kiribati  
 Voor de Republiek Kiribati  
 W imieniu Republiki Kiribati  
 Pela República da Quiribáti  
 Pentru Republica Kiribati  
 Za Kiribatskú republiku  
 Za Republika Kiribati  
 Kiribatin tasavallan puolesta  
 För Republiken Kiribati



Anur B. Wroble

**DÉCLARATION COMMUNE**

CONCERNANT L'ISLANDE, LA NORVÈGE, LA SUISSE ET LE LIECHTENSTEIN

Les parties contractantes prennent acte des relations étroites qui existent entre l'Union européenne et la Norvège, l'Islande, la Suisse et le Liechtenstein, particulièrement en vertu des accords du 18 mai 1999 et du 26 octobre 2004 concernant l'association de ces pays à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen.

Dans ces circonstances, il est souhaitable que les autorités de la Norvège, de l'Islande, de la Suisse et du Liechtenstein, d'une part, et les autorités de Kiribati, d'autre part, concluent sans délai des accords bilatéraux d'exemption de visa de court séjour, dans des conditions analogues à celles du présent accord.

---

**DÉCLARATION COMMUNE**

SUR L'INTERPRÉTATION DE LA NOTION DE «CATÉGORIE DE PERSONNES VOYAGEANT POUR EXERCER UNE ACTIVITÉ RÉMUNÉRÉE» VISÉE À L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 2, DU PRÉSENT ACCORD

Souhaitant en assurer une interprétation commune, les parties contractantes conviennent qu'aux fins du présent accord, la notion de «catégorie de personnes voyageant pour exercer une activité rémunérée» désigne les personnes qui entrent sur le territoire de l'autre partie contractante, pour y exercer une profession lucrative ou une activité rémunérée, en tant que salarié ou prestataire de services.

Cette catégorie n'englobe pas:

- les femmes et hommes d'affaires, c'est-à-dire les personnes voyageant pour conclure des affaires (sans être salariées sur le territoire de l'autre partie contractante),
- les sportifs ou les artistes qui exercent une activité à titre ponctuel,
- les journalistes dépêchés par les médias de leur pays de résidence, et
- les stagiaires détachés au sein d'un groupe d'entreprises.

Dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 6 du présent accord, le comité mixte suit la mise en œuvre de la présente déclaration et peut proposer des modifications à y apporter lorsqu'il l'estime nécessaire, compte tenu de l'expérience des parties contractantes.

---

**DÉCLARATION COMMUNE**

SUR L'INTERPRÉTATION DE LA PÉRIODE DE 90 JOURS SUR TOUTE PÉRIODE DE 180 JOURS PRÉVUE À L'ARTICLE 4 DU PRÉSENT ACCORD

Les parties contractantes conviennent que la durée maximale de quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours prévue à l'article 4 du présent accord désigne un séjour ininterrompu ou plusieurs séjours consécutifs dont la durée totale ne dépasse pas quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours.

L'adjectif «toute» suppose l'application d'une période de référence «mobile» de cent quatre-vingts jours, ce qui consiste à remonter dans le temps en comptant chaque jour du séjour couvert par la dernière période de cent quatre-vingts jours, afin de vérifier si l'exigence de quatre-vingt-dix jours sur toute période de cent quatre-vingts jours continue d'être respectée. Cela signifie, entre autres, qu'une absence ininterrompue de quatre-vingt-dix jours ouvre droit à un nouveau séjour d'une durée maximale de quatre-vingt-dix jours.

---

**DÉCLARATION COMMUNE**

RELATIVE AUX INFORMATIONS À FOURNIR AUX CITOYENS ET RESSORTISSANTS SUR L'ACCORD D'EXEMPTION DE VISA

Reconnaissant l'importance de la transparence pour les citoyens de l'Union et les ressortissants de Kiribati, les parties contractantes conviennent de garantir une large diffusion des informations relatives au contenu et aux effets de l'accord d'exemption de visa, ainsi qu'aux questions connexes, telles que les conditions d'entrée.

---

# RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) 2016/1198 DE LA COMMISSION

du 22 juillet 2016

### modifiant l'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif aux produits cosmétiques

(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° 1223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 relatif aux produits cosmétiques <sup>(1)</sup>, et notamment son article 31, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) La méthylisothiazolinone est autorisée comme agent conservateur dans les produits cosmétiques, à des concentrations maximales de 0,01 % masse/masse (100 ppm) à la ligne 57 de l'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009.
- (2) Le comité scientifique pour la sécurité des consommateurs (CSSC) a adopté un avis sur la sécurité de la méthylisothiazolinone (sensibilisation uniquement) le 12 décembre 2013 <sup>(2)</sup>.
- (3) Le CSSC a conclu que les données cliniques actuelles suggèrent qu'une concentration de 100 ppm de méthylisothiazolinone dans les produits cosmétiques n'est pas sûre pour le consommateur. Pour les produits cosmétiques sans rinçage (y compris les «lingettes humides»), aucune concentration déterminée de méthylisothiazolinone n'a permis de démontrer l'absence de risque d'induction d'une allergie de contact ou d'élicitation.
- (4) À la lumière de l'avis du CSSC mentionné ci-dessus, il est important d'intervenir face à la hausse des allergies induites par la méthylisothiazolinone, et cette substance devrait par conséquent être interdite dans les produits sans rinçage.
- (5) Il convient dès lors de modifier le règlement (CE) n° 1223/2009 en conséquence.
- (6) L'application de l'interdiction susmentionnée devrait être différée afin de permettre à l'industrie d'apporter les modifications nécessaires aux formulations des produits. En particulier, les entreprises devraient bénéficier d'un délai de six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement pour mettre sur le marché des produits conformes et en retirer les produits non conformes.
- (7) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent pour les produits cosmétiques,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

<sup>(1)</sup> JO L 342 du 22.12.2009, p. 59.

<sup>(2)</sup> SCCS/1521/13 (en anglais), révisé le 27 mars 2014.

*Article 2*

À partir du 12 février 2017, seuls les produits cosmétiques conformes au présent règlement sont mis sur le marché de l'Union et mis à disposition sur ce marché.

*Article 3*

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

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

Fait à Bruxelles, le 22 juillet 2016.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

À l'annexe V du règlement (CE) n° 1223/2009, la ligne 57 est remplacée par le texte suivant:

Numéro d'ordre	Identification de la substance				Conditions			Libellé des conditions d'emploi et des avertissements
	Nom chimique/DCI	Dénomination commune du glossaire des ingrédients	Numéro CAS	Numéro CE	Type de produit, parties du corps	Concentration maximale dans les préparations prêtes à l'emploi	Autres	
a	b	c	d	e	f	g	h	i
« 57	2-Méthyl-2H-isothiazole-3-one	Methylisothiazolinone <sup>(1)</sup>	2682-20-4	220-239-6	Produits à rincer	0,01 %		

<sup>(1)</sup> La méthylisothiazolinone est également réglementée à la ligne 39 de l'annexe V, en mélange avec la méthylchloroisothiazolinone. Les deux lignes s'excluent mutuellement: l'utilisation du mélange «méthylchloroisothiazolinone (et) méthylisothiazolinone» est incompatible avec l'utilisation de méthylisothiazolinone seule dans le même produit.»

**RÈGLEMENT (UE) 2016/1199 DE LA COMMISSION****du 22 juillet 2016****modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne l'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances, la certification et la surveillance des fournisseurs de services de données et l'exploitation en mer d'hélicoptères, et corrigeant ce règlement**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 8, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission <sup>(2)</sup> met en place les conditions permettant l'exploitation en toute sécurité des aéronefs.
- (2) L'introduction d'informations ou de données aéronautiques incorrectes dans les systèmes embarqués des aéronefs peut entraîner des risques importants pour la sécurité des vols. Il convient donc de veiller à ce que les fournisseurs de services de données assurent le traitement des informations et des données aéronautiques d'une manière qui garantisse leur qualité et réponde aux exigences fixées par les aviateurs pour l'utilisation prévue de l'espace aérien par les utilisateurs finaux.
- (3) Le règlement (UE) n° 965/2012 exige un agrément spécifique pour toutes les opérations de navigation fondée sur les performances (PBN), à l'exception de certains modes de navigation de base. Il convient de réduire de manière significative le nombre de cas dans lesquels un agrément spécifique est requis afin d'alléger la charge financière et administrative qui pèse inutilement sur les exploitants d'aéronefs dans le secteur de l'aviation générale, compte tenu de l'expérience acquise et du degré de maturité atteint dans les opérations d'approche utilisant le système mondial de navigation par satellite (ci-après le «GNSS»), et afin d'assurer la cohérence avec les normes de sécurité internationales les plus récentes.
- (4) En vue de faciliter la mise en conformité des exploitants avec les règles relatives au transport de marchandises dangereuses et avec les règles relatives aux systèmes de retenue de la partie supérieure du torse équipant les sièges des membres de l'équipage de conduite et les sièges des passagers de certains avions de petite taille et, par conséquent, d'améliorer la sécurité, il est nécessaire d'adapter ces règles au type d'exploitation et à la complexité des aéronefs utilisés.
- (5) Conformément au règlement (UE) n° 965/2012, certains petits exploitants d'aéronefs à des fins non commerciales doivent mettre en place un système de gestion au sein de leur organisation parce qu'ils exploitent des aéronefs motorisés complexes. Or, dans certains cas, tels que l'exploitation à des fins non commerciales d'avions légers à double turbopropulseur, ces exploitants peuvent éprouver des difficultés à mettre en œuvre les exigences relatives au système de gestion qui figurent à l'annexe III dudit règlement. L'effort de mise en conformité exigé de ces exploitants étant disproportionné par rapport aux avantages que présente la mise en œuvre de ces exigences pour la sécurité de leurs activités, lesdits exploitants devraient être exclus du champ d'application de l'annexe VI du règlement (UE) n° 965/2012 et, en lieu et place, être autorisés à se conformer aux exigences énoncées dans son annexe VII. Par souci de cohérence, les organismes de formation assurant des formations en vol sur les mêmes avions légers à double turbopropulseur devraient également être autorisés à se conformer aux exigences énoncées dans son annexe VII.
- (6) L'annexe VII du règlement (UE) n° 965/2012 impose l'emport et l'utilisation d'oxygène pour les vols supérieurs à une altitude-pression déterminée. Eu égard au principe de la différenciation des risques, selon lequel le niveau de la protection réglementaire accordée aux parties prenantes dépend de leur capacité à évaluer et à contrôler les risques, les besoins en oxygène des avions non pressurisés utilisés dans le cadre d'une exploitation non commerciale devraient être déterminés par le pilote de ces aéronefs, en tenant compte de certains facteurs objectifs.

<sup>(1)</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

- (7) L'exploitation en mer d'hélicoptères («HOFO») entraîne certains risques de sécurité spécifiques qui ne sont pas dûment pris en compte par le règlement (UE) n° 965/2012 dans sa version actuelle. Certains États membres adoptent dès lors des exigences supplémentaires, comprenant l'utilisation obligatoire de nouvelles technologies, afin d'atténuer ces risques et de préserver les niveaux de sécurité. Toutefois, en vue d'assurer la réalisation des objectifs en matière de sécurité du règlement (CE) n° 216/2008 et afin de garantir des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs aériens, des mesures de sécurité communes devraient être établies au niveau de l'Union, en tenant compte de l'expérience acquise au niveau national ainsi que de l'évolution de la situation dans le secteur de l'exploitation en mer d'hélicoptères.
- (8) Certaines erreurs d'ordre rédactionnel entraînant des difficultés de mise en œuvre ont également été constatées dans le règlement (UE) n° 965/2012.
- (9) Il convient dès lors de modifier et de corriger le règlement (UE) n° 965/2012 en conséquence.
- (10) Il convient de laisser suffisamment de temps aux exploitants concernés et aux autorités compétentes des États membres pour s'adapter aux nouvelles règles relatives aux informations et données aéronautiques et à l'exploitation en mer d'hélicoptères arrêtées par le présent règlement.
- (11) La Commission a l'intention de revoir les règles relatives aux ballons et planeurs fixées dans le règlement (UE) n° 965/2012 dans le cadre de l'initiative visant à simplifier, à alléger et à améliorer la législation concernant l'aviation civile. Les travaux préparatoires de cette révision sont en cours. Il convient, dès lors, d'adapter dès à présent la date de mise en application de ces règles afin que cette révision puisse être réalisée et que ces règles puissent être modifiées, le cas échéant, avant qu'elles ne commencent à s'appliquer.
- (12) Par souci de clarté juridique et pour assurer une mise en œuvre harmonisée des exigences communes dans l'ensemble de l'Union, il convient de prévoir des dates fixes pour la mise en application de ces exigences, soit au moment de l'entrée en vigueur, soit à une date ultérieure. Les tâches et mesures transitoires à mettre dûment en œuvre par tous les États membres devraient être précisées dans l'acte juridique, de manière à éviter l'insécurité et les problèmes juridiques. La possibilité de bénéficier d'une dérogation, comme le prévoient certains règlements d'exécution de la Commission dans le domaine de la sécurité aérienne, devrait être limitée aux cas dûment justifiés, lorsqu'il y a absolue nécessité, et un système prévisible et transparent devrait s'y substituer. Il est, dès lors, impératif de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 pour tenir compte de ces considérations.
- (13) Les mesures prévues dans le présent règlement sont fondées sur les avis <sup>(1)</sup> émis par l'Agence européenne de la sécurité aérienne conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008.
- (14) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi par l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (UE) n° 965/2012 est modifié comme suit:

1) l'article 5, paragraphe 2, est modifié comme suit:

- a) le mot «et» à la fin du point e) est supprimé;
- b) le point g) suivant est ajouté:

«g) des hélicoptères utilisés à des fins d'exploitation en mer (HOFO).»

<sup>(1)</sup> Avis n° 02/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 12.3.2015 pour un règlement de la Commission établissant des exigences techniques et des procédures d'exploitation pour la fourniture de données aux utilisateurs de l'espace aérien à des fins de navigation aérienne; avis n° 03/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 31.3.2015 pour un règlement de la Commission relatif à la révision des critères d'agrément d'exploitation pour la navigation fondée sur les performances (PBN); avis n° 04/2015 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 8.5.2015 pour un règlement de la Commission relatif à l'agrément d'exploitation spécifique pour l'exploitation en mer d'hélicoptères.



2) l'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Nonobstant l'article 5, dans le cas de l'exploitation en mer d'hélicoptères à des fins de CAT, les États membres peuvent, jusqu'au 30 juin 2018, continuer à exiger un agrément spécifique et à imposer des exigences supplémentaires en matière de procédures opérationnelles, d'équipements, de qualification et de formation de l'équipage conformément à leur législation nationale. Les États membres notifient à la Commission et à l'Agence les exigences supplémentaires qu'ils appliquent à ces agréments spécifiques. Ces exigences ne sont pas moins restrictives que celles des annexes III et IV.»

b) le paragraphe 7 est supprimé;

c) les paragraphes 8 et 9 suivants sont ajoutés:

«8. Par dérogation à l'article 5, paragraphe 3, première phrase, les exploitants d'avions motorisés complexes à turbopropulseurs ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 5 700 kg, utilisés à des fins non commerciales, exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.

9. Par dérogation à l'article 5, paragraphe 5, point a), les organismes de formation assurant des formations en vol sur des avions motorisés complexes à turbopropulseurs ayant une masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) inférieure ou égale à 5 700 kg exploitent ces aéronefs conformément aux dispositions de l'annexe VII.»

3) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

#### **Entrée en vigueur**

1. 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 partir du 28 octobre 2012, sous réserve des paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 ci-dessous.

2. Les annexes II et VII s'appliquent à compter du 25 août 2013 à l'exploitation de ballons et de planeurs à des fins non commerciales, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II et VII soit à partir du 8 avril 2018 à l'exploitation de ballons à des fins non commerciales et à partir du 8 avril 2019 à l'exploitation de planeurs à des fins non commerciales, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

3. Les annexes II, III, VII et VIII s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014 à l'exploitation spécialisée de ballons et de planeurs, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III, VII et VIII soit à partir du 8 avril 2018 à l'exploitation spécialisée de ballons et à partir du 8 avril 2019 à l'exploitation spécialisée de planeurs, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

4. Les annexes II, III, VII et VIII s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014 à l'exploitation spécialisée d'avions et d'hélicoptères, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III, VII et VIII soit à partir du 21 avril 2017 à l'exploitation spécialisée d'avions et d'hélicoptères, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.

5. Les annexes II, III et IV s'appliquent:

a) à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2014 aux opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères non complexes, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III et IV soit à partir du 21 avril 2017 aux opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères non complexes, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas;

- b) à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014 aux opérations de CAT avec des ballons et des planeurs, sauf pour les États membres qui ont décidé de ne pas appliquer tout ou partie de ces annexes conformément aux dispositions en vigueur à l'époque où ils ont pris cette décision et dans la mesure où ils ont décidé de le faire. Ces États membres appliquent les annexes II, III et IV soit à partir du 8 avril 2018 aux opérations de CAT avec des ballons et à partir du 8 avril 2019 aux opérations de CAT avec des planeurs, soit à partir des dates indiquées dans leur décision, selon le cas.
6. Les dispositions suivantes sont applicables pendant les périodes prévues aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article, selon le cas:
- a) les autorités compétentes prennent, à partir de la date d'entrée en vigueur des exigences du présent règlement, des mesures progressives et efficaces pour se conformer à ces exigences, notamment en adaptant leur système d'organisation et de gestion, la formation de leur personnel, leurs procédures et manuels et leur programme de supervision;
- b) les exploitants adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels pour se conformer aux exigences du présent règlement, s'il y a lieu, au plus tard à la date de mise en application de ces exigences;
- c) jusqu'à la date de mise en application des exigences pertinentes du présent règlement, les États membres continuent à délivrer, renouveler ou modifier les certificats, autorisations et agréments conformément aux règles en vigueur avant l'entrée en vigueur de ces exigences ou, dans le cas des opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères à motorisation non complexe, conformément:
- à l'annexe III du règlement (CEE) n° 3922/91 et aux dérogations nationales correspondantes accordées conformément à l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3922/91 pour les avions, et
  - aux exigences nationales pour les hélicoptères;
- d) les certificats, autorisations et agréments délivrés par les États membres avant la date de mise en application des exigences pertinentes du présent règlement sont réputés avoir été délivrés conformément à ces exigences. Ils sont toutefois remplacés par des certificats, autorisations et agréments, selon le cas, délivrés conformément au présent règlement au plus tard six mois après la date de mise en application des exigences pertinentes du présent règlement;
- e) les opérateurs soumis à une obligation de déclaration conformément au présent règlement introduisent leurs déclarations au plus tard à la date de mise en application des exigences pertinentes dudit règlement.»
- 4) les annexes I, II, IV, V, VI, VII et VIII sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

## Article 2

Le règlement (UE) n° 965/2012 est corrigé comme suit:

- 1) à l'annexe IV (partie CAT), point CAT.POL.A.240, le point b) 4) est remplacé par le texte suivant:
- «4) l'équipage de conduite doit connaître suffisamment la route à parcourir, ainsi que les procédures à utiliser conformément à la sous-partie FC de la partie ORO.»
- 2) à l'annexe VII (partie NCO), le texte du point NCO.GEN.103 est remplacé par le texte suivant:
- «Les vols de découverte visés à l'article 6, paragraphe 4 bis, point c), du présent règlement, lorsqu'ils sont exécutés conformément à la présente annexe, doivent:
- a) commencer et s'achever sur le même aéroport ou site d'exploitation, sauf dans le cas de ballons et de planeurs;
- b) être exploités en VFR de jour;

- c) être supervisés par une personne désignée pour assurer leur sécurité; et
- d) respecter toutes les autres conditions fixées par l'autorité compétente.»

### *Article 3*

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

Il s'applique à partir du 25 août 2016.

Toutefois,

- a) l'article 1<sup>er</sup>, point 1, et les points 1 a), 1 b), 1 c), 1 d), 2 c), 3 a), 3 e), 3 g), 3 m), 3 n), 3 o), 4 c), 5 d), 5 j), 5 k), 5 l), 7 d), 7 k) et 7 l) de l'annexe s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018;
- b) les points 3 l), 3 q), 5 i), 5 n), 6 k), 6 n), 7 j) et 7 n) de l'annexe s'appliquent à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019.

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

Fait à Bruxelles, le 22 juillet 2016.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

Les annexes I, II, IV, V, VI, VII et VIII du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées comme suit:

(1) à l'annexe I (Définitions):

a) le point 69) est remplacé par le texte suivant:

«un «environnement hostile» désigne:

a) un environnement dans lequel:

- i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate; ou
- ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate contre les éléments naturels; ou
- iii) le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu; ou
- iv) il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol;

b) dans tous les cas, les zones suivantes:

- i) pour le survol de l'eau, la zone maritime ouverte située au nord du parallèle 45N et au sud du parallèle 45S, sauf si une partie de cette zone est désignée comme non hostile par l'autorité responsable de l'État membre dans lequel les opérations ont lieu; et
- ii) les parties d'une zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité;»

b) le point 86) est remplacé par le texte suivant:

«86) une «opération en mer» est une opération d'hélicoptère dont une partie importante du vol est effectuée au-dessus de zones maritimes ouvertes, au départ ou à destination de lieux situés en mer;»;

c) le point 86 bis) suivant est inséré:

«86 bis) un «lieu situé en mer» désigne une installation destinée à être utilisée pour l'exploitation d'hélicoptères sur une structure fixe ou flottante en mer ou un navire;»;

d) le point 86 ter) suivant est inséré:

«86 ter) une «zone maritime ouverte» désigne la zone maritime s'étendant au large depuis la côte.»;

e) le point 103 bis) suivant est inséré:

«103 bis) la «spécification des performances de navigation requises (RNP)» est une spécification de navigation pour les opérations PBN qui comprend une exigence de surveillance et d'alerte à bord des performances de navigation;»;

(2) à l'annexe II (partie ARO):

a) le point ARO.OPS.240 suivant est ajouté:

**«ARO.OPS.240 Agrément spécifique pour les opérations RNP AR APCH**

a) Lorsque le demandeur a démontré la conformité aux exigences du point SPA.PBN.105, l'autorité compétente accorde un agrément spécifique générique ou un agrément par procédure pour les opérations RNP AR APCH.

b) Dans le cas d'un agrément par procédure, l'autorité compétente:

- 1) établit, dans l'agrément PBN, la liste des procédures d'approche aux instruments agréées dans les aéroports concernés;
- 2) met en place une coordination avec les autorités compétentes pour ces aéroports, le cas échéant; et
- 3) tient compte des crédits éventuels découlant d'agréments spécifiques déjà délivrés au demandeur pour des opérations RNP AR APCH.»;

b) l'appendice II est remplacé par le texte suivant:

«Appendice II

<b>SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES (soumises aux conditions approuvées dans le manuel d'exploitation)</b>				
Coordonnées de contact de l'autorité de délivrance Téléphone (1): _____; Télécopie: _____; Courriel: _____				
CTA (2):	Nom de l'exploitant (3):	Date (4):	Signature:	
Nom commercial				
Spécifications techniques#:				
Modèle d'aéronef (5): Marques d'immatriculation (6):				
Exploitation commerciale <input type="checkbox"/> .....				
Région d'exploitation (7):				
Restrictions particulières (8):				
Agréments spécifiques:	Oui	Non	Spécifications (9)	Remarques
Marchandises dangereuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité			CAT (10) ....	
Décollage			RVR (11): m	
Approche et atterrissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DA/H: ft RVR: m	
RVSM (12) <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> Sans objet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Temps d'éloignement maximal (14): min.	
Spécifications de navigation pour opérations PBN complexes (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Spécifications des performances minimales de navigation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Exploitation d'hélicoptère assistée par des systèmes d'imagerie nocturne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations d'hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations de services médicaux d'urgence par hélicoptère	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Exploitation en mer d'hélicoptères	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Formation de l'équipage de cabine <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Délivrance d'un certificat CC <sup>(18)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Maintien de la navigabilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Autres <sup>(20)</sup>				

<sup>(1)</sup> Coordonnées téléphoniques et de télécopie de la personne de contact au sein de l'autorité compétente, indicatif national compris. Adresse courriel à indiquer si disponible.

<sup>(2)</sup> Inscription du numéro associé de certificat de transporteur aérien (CTA).

<sup>(3)</sup> Inscription du nom déposé de l'exploitant, ainsi que de son nom commercial s'ils sont différents. Insérer «agissant sous la dénomination de» avant le nom commercial.

<sup>(4)</sup> Date de publication des spécifications techniques (jj-mm-aaaa) et signature du représentant de l'autorité compétente.

<sup>(5)</sup> Inscription de la dénomination OACI de la marque, du modèle et de la série de l'aéronef, ou de la série de référence, si une série a été désignée (p.ex., Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232).

<sup>(6)</sup> Les marques d'immatriculation figurent soit dans les spécifications techniques, soit dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques associées doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation. Si tous les agréments spécifiques ne s'appliquent pas au modèle d'aéronef, les marques d'immatriculation de l'aéronef peuvent être indiquées dans la colonne «Remarques» de l'agrément spécifique associé.

<sup>(7)</sup> Liste de la/des zone(s) géographique(s) où l'exploitation est autorisée (par coordonnées géographiques ou routes spécifiques, régions d'informations de vol ou limites nationales ou régionales).

<sup>(8)</sup> Liste des limitations spéciales applicables (p. ex., VFR uniquement, jour uniquement, etc.).

<sup>(9)</sup> Indiquer dans cette colonne les critères les moins contraignants pour chaque agrément ou type d'agrément (avec les critères appropriés).

<sup>(10)</sup> Indiquer la catégorie d'approche de précision applicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ou CAT IIIC. Indiquer la portée visuelle de piste (RVR) minimale en mètres et la hauteur de décision (DH) en pieds. Une ligne est utilisée par catégorie d'approche indiquée.

<sup>(11)</sup> Inscription de la RVR minimale approuvée pour le décollage en mètres. Une ligne peut être utilisée pour chaque agrément si différents agréments sont octroyés.

<sup>(12)</sup> La case «sans objet» ne peut être cochée que si le plafond maximal de l'aéronef est inférieur au FL290.

<sup>(13)</sup> L'exploitation long-courrier (ETOPS) ne s'applique actuellement qu'aux aéronefs bimoteurs. Par conséquent, la case «sans objet» peut être cochée si le modèle d'aéronef dispose de plus de deux moteurs ou de moins de deux.

<sup>(14)</sup> La distance de seuil peut également être indiquée (en NM), tout comme le type de moteur.

<sup>(15)</sup> Navigation fondée sur les performances (PBN): une ligne est utilisée pour chaque agrément spécifique portant sur des opérations PBN complexes (par exemple, RNP AR APCH), avec les limites appropriées figurant dans les colonnes «Spécifications» et/ou «Remarques». La liste des agréments individuels portant sur des procédures RNP AR APCH spécifiques peut figurer dans les spécifications techniques ou dans le manuel d'exploitation. Dans ce dernier cas, les spécifications techniques en question doivent faire référence à la page correspondante du manuel d'exploitation.

<sup>(16)</sup> Préciser si l'agrément spécifique est limité à certaines extrémités de piste et/ou certains aérodromes.

<sup>(17)</sup> Agrément pour dispenser le cours de formation et faire passer l'examen aux postulants d'un certificat de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission.

<sup>(18)</sup> Agrément pour délivrer des certificats de membre d'équipage de cabine, comme défini à l'annexe V (partie CC) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission.

<sup>(19)</sup> Le nom de la personne/l'organisme chargé d'assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef, ainsi qu'une référence au règlement qui impose le travail, c'est-à-dire l'annexe I (partie M), sous-partie G, du règlement (CE) n° 1321/2014 de la Commission.

<sup>(20)</sup> D'autres agréments ou données peuvent être indiqués à cet endroit, en utilisant une ligne (ou un bloc multilignes) par autorisation (p. ex., opérations avec atterrissage court, opérations d'approche à forte pente, exploitation d'hélicoptère à destination/au départ d'un site d'intérêt public, exploitation d'hélicoptère au-dessus d'un environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée, exploitation d'hélicoptère sans capacité d'atterrissage forcé en sécurité, opérations avec angle d'inclinaison latérale accru, distance maximale par rapport à un aérodrome adéquat pour des avions bimoteurs sans agrément ETOPS, aéronefs utilisés pour une exploitation non commerciale).

Formulaire 139 de l'EASA - Version 2»;

c) la note 6 du formulaire 140 de l'AESA figurant à l'appendice V est remplacée par le texte suivant:

«(6) Indiquer dans cette colonne toute exploitation agréée, par exemple, marchandises dangereuses, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.»;

(3) à l'annexe IV (partie CAT):

a) le point CAT.OP.MPA. 120 est supprimé;

b) le point CAT.OP.MPA.126 suivant est inséré:

**«CAT.OP.MPA. 126 Navigation fondée sur les performances**

L'exploitant s'assure que, lorsque la navigation fondée sur les performances (PBN) est requise pour la route à parcourir ou la procédure à suivre:

a) la spécification de navigation PBN pertinente est indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou un autre document qui a été approuvé par l'autorité de certification dans le cadre d'une évaluation de la navigabilité ou se fonde sur une telle approbation; et

- b) l'aéronef est exploité conformément aux spécifications de navigation et aux limites pertinentes indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou l'autre document visé ci-dessus.;
- c) le point CAT.OP.MPA.135, point a) 1), est remplacé par le texte suivant:
- «1) des installations spatiales, des installations et des services au sol, y compris des services météorologiques, appropriés pour l'exploitation prévue, sont disponibles;»;
- d) au point CAT.OP.MPA.175, point b):
- i) le point 6) est remplacé par le texte suivant:
- «6) les installations spatiales, les installations et services au sol nécessaires pour le vol prévu sont disponibles et appropriés;»;
- ii) la conjonction «et» est supprimée à la fin du point 7);
- iii) le point 7 bis) suivant est inséré:
- «7 bis) toutes les bases de données de navigation nécessaires pour la navigation fondée sur les performances sont adéquates et actualisées; et»;
- e) le point CAT.OP.MPA.181 est remplacé par le texte suivant:

**«CAT.OP.MPA.181 Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation — hélicoptères**

- a) Dans le cas de vols effectués en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC), le commandant de bord sélectionne un aérodrome de dégagement au décollage qui n'est pas éloigné de plus d'une heure de vol à la vitesse de croisière normale, dans le cas où il n'est pas possible de revenir vers le site de départ en raison des conditions météorologiques.
- b) Dans le cas de vols en IFR ou lors de vols en VFR et de navigation par d'autres méthodes que le repérage visuel au sol, le commandant de bord définit au moins un aérodrome de dégagement à destination dans le plan de vol exploitation sauf si:
- 1) dans le cas d'un vol vers toute autre destination sur terre, la durée du vol et les conditions météorologiques qui prévalent sont telles que, à l'heure estimée d'arrivée au site d'atterrissage prévu, une approche et un atterrissage sont possibles en conditions météorologiques de vol à vue (VMC); ou
- 2) le site d'atterrissage prévu est isolé et aucun site de dégagement n'est disponible; dans ce cas un point de non-retour (PNR) est déterminé.
- c) L'exploitant choisit deux aérodromes de dégagement à destination lorsque:
- 1) les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes concernant l'aérodrome de destination indiquent que, pour la période débutant une heure avant l'heure estimée d'arrivée et se terminant une heure après celle-ci, les conditions météorologiques seront en dessous des minimums applicables pour la préparation du vol; ou
- 2) aucune information météorologique n'est disponible pour l'aérodrome de destination.
- d) L'exploitant fait figurer au plan de vol exploitation tout aérodrome de dégagement requis.;
- f) le point CAT.OP.MPA.182 suivant est inséré:

**«CAT.OP.MPA.182 Aérodromes de destination — opérations d'approche aux instruments**

L'exploitant veille à ce que des moyens suffisants soient disponibles pour permettre la navigation et l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou tout aérodrome de dégagement à destination en cas de perte de capacités pour l'opération d'approche et d'atterrissage prévue.;

- g) le point b) du point CAT.OP.MPA.247 est supprimé;

h) le point CAT.OP.MPA.295 est remplacé par le texte suivant:

**«CAT.OP.MPA.295 Utilisation du système anticollision embarqué (ACAS)**

Lorsqu'un ACAS est installé et en état de marche, l'exploitant met en place des procédures d'exploitation et des programmes de formation au système afin que l'équipage soit dûment formé pour éviter les collisions et acquière les compétences requises pour utiliser les équipements de l'ACAS II.»;

i) le point a) 3) du point CAT.IDE.A.205 est remplacé par le texte suivant:

«3) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse pour chaque siège passager et de ceintures de retenue pour chaque couchette dans le cas d'avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf, et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré à partir du 8 avril 2015.»;

j) le point b) du point CAT.IDE.A.205 est remplacé par le texte suivant:

«b) Une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse possède:

1) un point de déverrouillage unique;

2) sur les sièges pour le nombre minimal requis de membres d'équipage de cabine, deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément; et

3) sur les sièges des membres d'équipage de conduite et sur tout siège adjacent à un siège pilote:

i) deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément; ou

ii) un baudrier et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément pour les avions suivants:

A) avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf et qui sont conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable;

B) avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf, qui ne sont pas conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 28 octobre 2014; et

C) avions certifiés selon la CS-VLA ou une spécification équivalente et la CS-LSA ou une spécification équivalente.»;

k) au point CAT.IDE.A.345, le point f) suivant est ajouté:

«f) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»

l) le point CAT.IDE.A.355 est remplacé par le texte suivant:

**«CAT.IDE.A.355 Gestion des bases de données aéronautiques**

a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue des dites données.

b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées à tous les aéronefs qui le requièrent.

c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans ce cas, l'opérateur doit informer l'équipage de conduite et les autres membres du personnel concernés et s'assurer que les données concernées ne sont pas utilisées.»;



- m) le point b) du point CAT.IDE.H.280 est supprimé;
- n) le point CAT.IDE.H.295 est remplacé par le texte suivant:

**«CAT.IDE.H.295 Combinaisons de survie de l'équipage**

Chaque membre d'équipage porte une combinaison de survie lors d'une exploitation en classe de performances 3 lors d'un vol au-dessus de l'eau au-delà de la distance d'autorotation ou d'atterrissage forcé en sécurité par rapport à la terre ferme, lorsque les bulletins ou prévisions météorologiques dont dispose le commandant de bord indiquent que la température de la mer sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol.»;

- o) le point CAT.IDE.H.310 est supprimé;
- p) au point CAT.IDE.H.345, le point e) suivant est ajouté:
  - «e) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;
- q) le point CAT.IDE.H.355 suivant est ajouté:

**«CAT.IDE.H.355 Gestion des bases de données aéronautiques**

- a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.
- b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées à tous les aéronefs qui le requièrent.
- c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans ce cas, l'opérateur doit informer l'équipage de conduite et les autres membres du personnel concernés et s'assurer que les données concernées ne sont pas utilisées.»;

(4) À l'annexe V (partie SPA):

- a) le point SPA.PBN.100 PBN est remplacé par le texte suivant:

**«SPA.PBN.100 Exploitation PBN**

- a) Un agrément est requis pour chacune des spécifications PBN suivantes:
  - 1) RNP AR APCH; et
  - 2) RNP 0.3 pour l'exploitation d'hélicoptères.
- b) Un agrément pour opérations RNP AR APCH autorise les opérations utilisant les procédures d'approche aux instruments publiques qui remplissent les critères de conception de procédures applicables de l'OACI.
- c) Un agrément par procédure pour opérations RNP AR APCH ou RNP 0.3 est requis pour les procédures d'approche aux instruments restreintes ou toute procédure d'approche aux instruments publique qui ne satisfait pas aux critères de conception de procédures applicables de l'OACI, ou lorsque la publication d'information aéronautique (AIP) ou l'autorité compétente l'exige.»;

b) le point SPA.PBN.105 est remplacé par le texte suivant:

**«SPA.PBN.105 Agrément d'exploitation PBN**

Pour obtenir un agrément spécifique PBN de la part de l'autorité compétente, l'exploitant fournit la preuve:

- a) que l'agrément de navigabilité applicable, adéquat pour l'exploitation PBN prévue, est indiqué dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou un autre document qui a été approuvé par l'autorité de certification dans le cadre d'une évaluation de la navigabilité ou se fonde sur une telle approbation;
  - b) qu'un programme de formation des membres de l'équipage de conduite et des membres du personnel concernés qui participent à la préparation des vols a été établi;
  - c) qu'une évaluation de sécurité a été réalisée;
  - d) que des procédures opérationnelles ont été établies, qui définissent:
    - 1) les équipements devant être emportés à bord, y compris leurs limites opérationnelles et les inscriptions appropriées sur la liste minimale d'équipements (LME);
    - 2) la composition, les qualifications et l'expérience de l'équipage de conduite;
    - 3) les procédures standard, non standard et d'urgence; et
    - 4) la gestion électronique des données de navigation.
  - e) qu'une liste des événements à signaler a été définie; et
  - f) qu'un programme de gestion de la surveillance des RNP a été établi pour les opérations RNP AR APCH, le cas échéant.»;
- c) la sous-partie K suivante est ajoutée:

«SOUS-PARTIE K

**EXPLOITATION EN MER D'HÉLICOPTÈRES**

**SPA.HOFO.100 Exploitation en mer d'hélicoptères (HOFO)**

Les exigences de la présente sous-partie s'appliquent:

- a) aux transporteurs aériens commerciaux titulaires d'un CTA en cours de validité conformément à la partie ORO;
- b) aux exploitants effectuant des opérations spécialisées qui ont déclaré leur activité conformément à la partie ORO; ou
- c) aux exploitants non commerciaux qui ont déclaré leur activité conformément à la partie ORO.

**SPA.HOFO.105 Agrément pour l'exploitation en mer d'hélicoptères**

- a) Avant d'effectuer des opérations relevant de la présente sous-partie, l'exploitant doit obtenir un agrément spécifique délivré par l'autorité compétente.
- b) Pour obtenir cet agrément, l'exploitant doit adresser une demande à l'autorité compétente, telle que spécifiée au point SPA.GEN. 105, et démontrer qu'il satisfait aux exigences de la présente sous-partie.
- c) Avant d'effectuer des opérations au départ d'un État membre autre que l'État membre qui a délivré l'agrément visé au point a), l'exploitant doit informer les autorités compétentes des deux États membres de l'exploitation prévue.

**SPA.HOFO.110 Procédures d'exploitation**

- a) Dans le cadre de sa procédure de gestion de la sécurité, l'exploitant doit atténuer et réduire au minimum les risques et les dangers propres à l'exploitation en mer d'hélicoptères. L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation:
- 1) la sélection, la composition et l'entraînement des équipages;
  - 2) les tâches et responsabilités des membres d'équipage et des autres membres du personnel concernés;
  - 3) les équipements requis et les critères d'envoi en mission; et
  - 4) les procédures et minimums opérationnels, de manière que des opérations normales et anormales plausibles soient décrites et traitées correctement.
- b) L'exploitant s'assure:
- 1) qu'un plan de vol exploitation est établi avant chaque vol;
  - 2) que les informations de sécurité pour les passagers comprennent également les informations particulières éventuelles en matière de sécurité en mer et sont fournies avant l'embarquement à bord de l'hélicoptère;
  - 3) que chaque membre de l'équipage de conduite porte une combinaison de survie homologuée:
    - i) lorsque le bulletin ou les prévisions météorologiques dont dispose le pilote commandant de bord/commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol; ou
    - ii) lorsque le délai estimé de l'arrivée des secours dépasse le délai calculé de survie; ou
    - iii) lorsque le vol est prévu de nuit dans un environnement hostile;
  - 4) que, dans la mesure où elle a été établie, la structure des routes en mer fournie par l'autorité ATS compétente est respectée;
  - 5) que les pilotes utilisent de manière optimale les systèmes de commande automatiques de vol (CADV) tout au long du vol;
  - 6) que des profils spécifiques d'approche en mer sont établis, comprenant des paramètres d'approche stable et les mesures correctives à prendre si une approche devient instable;
  - 7) que, dans le cas d'exploitations multipilotes, des procédures sont mises en place pour garantir qu'un membre de l'équipage de conduite surveille les instruments de vol pendant un vol en mer, notamment à l'approche ou au départ, afin d'assurer le maintien d'une trajectoire de vol sûre;
  - 8) que l'équipage de conduite prend des mesures immédiates et appropriées lorsqu'une alerte d'altitude est activée;
  - 9) que des procédures sont prévues pour imposer que les systèmes de flottaison en secours soient armés pour toutes les arrivées et départs au-dessus de l'eau, lorsque les conditions de sécurité le permettent; et
  - 10) que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'autorité compétente ou l'autorité compétente responsable de l'espace aérien.

**SPA.HOFO.115 Utilisation de lieux situés en mer**

L'exploitant utilise uniquement des lieux situés en mer qui sont adaptés à la taille et à la masse du type d'hélicoptère et des opérations concernées.

**SPA.HOFO.120 Sélection d'aérodromes et de sites d'exploitation**

- a) *Aérodrome de dégagement à destination sur terre* Nonobstant les points CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 et SPO.OP.151, le pilote commandant de bord/commandant de bord n'est pas tenu d'indiquer un aérodrome de dégagement à destination dans le plan de vol exploitation lorsqu'il effectue des vols en provenance d'un lieu situé en mer à destination d'un aérodrome terrestre, si l'un des cas suivants se présente:
- 1) l'aérodrome de destination est défini comme étant un aérodrome côtier, ou
  - 2) les critères suivants sont remplis:
    - i) l'aérodrome de destination est doté d'une approche aux instruments publiée;
    - ii) la durée du vol est inférieure à 3 heures; et
    - iii) les prévisions météorologiques publiées pour la période comprise entre 1 heure avant et 1 heure après l'heure d'atterrissage prévue précisent que:
      - a) la base de nuages se situe au moins à 700 pieds au-dessus des minima associés à l'approche aux instruments ou, si cette valeur est plus élevée, à 1 000 pieds au-dessus de l'aérodrome de destination; et
      - b) la visibilité est au moins de 2 500 mètres.
- b) *Héli-plateforme de dégagement à destination en mer* L'exploitant peut sélectionner une héli-plateforme de dégagement à destination située en mer lorsque les critères suivants sont remplis:
- 1) Une héli-plateforme de dégagement à destination en mer est utilisée exclusivement après le point de non-retour (PNR) et lorsqu'un aérodrome de dégagement à destination sur terre n'est pas géographiquement disponible. Avant le PNR, des aérodromes de dégagement à destination sur terre sont utilisés.
  - 2) Un atterrissage avec un moteur en panne (OEI) doit pouvoir être effectué à l'héli-plateforme de dégagement à destination en mer.
  - 3) Dans la mesure du possible, la disponibilité de l'héli-plateforme est garantie avant le PNR. Les dimensions, la configuration et le franchissement d'obstacles des diverses héli-plateformes ou autres sites permettent leur utilisation comme héli-plateforme de dégagement pour chaque type d'hélicoptère prévu.
  - 4) Les conditions météorologiques minimales sont établies compte tenu de la précision et de la fiabilité des informations météo.
  - 5) La LME contient des dispositions spécifiques pour ce type d'exploitation;
  - 6) une héli-plateforme de dégagement à destination en mer n'est sélectionnée que si l'exploitant a établi une procédure dans le manuel d'exploitation.

**SPA.HOFO.125 Approche à l'aide d'un radar embarqué (ARA) à destination de sites en mer — opérations CAT**

- a) Les exploitants de transport aérien commercial (CAT) établissent des procédures d'exploitation et veillent à ce que des ARA ne soient effectuées que si:
- 1) l'hélicoptère est équipé d'un radar capable de fournir des informations sur les obstacles présents; et
  - 2) soit:
    - i) la hauteur minimale de descente (MDH) est déterminée à l'aide d'un radioaltimètre; soit
    - ii) l'altitude minimale de descente (MDA) plus une marge adéquate est appliquée.
- b) Les ARA à destination de plateformes ou de navires en transit sont effectuées sous le statut d'exploitations multipilotes.

- c) La distance de décision assure le franchissement d'obstacles comme il convient dans le cas d'une approche interrompue par rapport à toute destination pour laquelle une ARA est prévue.
- d) L'approche n'est poursuivie au-delà de la distance de décision ou en dessous de l'altitude/la hauteur minimale de descente (MDA/H) que lorsqu'une référence visuelle a été établie avec la destination.
- e) Dans le cas d'une exploitation CAT monopilote, la MDA/H et la distance de décision sont augmentées de marges appropriées.
- f) Lorsqu'une ARA est effectuée à destination d'un lieu non mobile situé en mer (c'est-à-dire une installation fixe ou un navire amarré) et si le système de navigation dispose d'une position GPS fiable de ce lieu, le système de navigation GPS/de surface est utilisé pour renforcer la sécurité de l'ARA.

### SPA.HOFO.130 Conditions météorologiques

Nonobstant les points CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 et SPO.OP.170, lors d'un vol entre des lieux situés en mer dans un espace aérien de classe G dans lequel le secteur au-dessus de l'eau est inférieur à 10 NM, les vols en VFR peuvent être effectués lorsque les limites atteignent ou dépassent les valeurs suivantes:

#### Minimums pour voler entre des lieux situés en mer dans un espace aérien de classe G

	De jour		De nuit	
	Hauteur (*)	Visibilité	Hauteur (*)	Visibilité
Monopilote	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Deux pilotes	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(\*) La base des nuages permet d'effectuer le vol à la hauteur spécifiée en dessous et hors des nuages.

(\*\*) Les hélicoptères peuvent être exploités avec une visibilité en vol réduite à 800 m dans la mesure où la structure de destination ou intermédiaire est visible en permanence.

(\*\*\*) Les hélicoptères peuvent être exploités avec une visibilité en vol réduite à 1 500 m dans la mesure où la structure de destination ou intermédiaire est visible en permanence.

### SPA.HOFO.135 Limitations en matière de vent pour les opérations à destination de lieux situés en mer

Les opérations à destination de lieux situés en mer ne sont effectuées que si la vitesse du vent annoncée sur l'hélicoptère n'excède pas 60 nœuds, rafales comprises.

### SPA.HOFO.140 Exigences de performance sur les sites en mer

Les hélicoptères qui décollent et atterrissent sur des sites en mer sont exploités conformément aux exigences de performance de l'annexe correspondant à la nature de leur exploitation.

### SPA.HOFO.145 Système d'analyse des données de vol (FDM)

- a) L'exploitant qui effectue des opérations CAT avec un hélicoptère équipé d'un enregistreur des paramètres de vol met en place et maintient, pour le 1<sup>er</sup> janvier 2019 au plus tard, un système FDM dans le cadre de son système de gestion intégrée.
- b) Le système FDM ne doit pas être punitif et doit être assorti de garanties suffisantes pour protéger la ou les sources de données.

### SPA.HOFO.150 Système de suivi des aéronefs

L'exploitant met en place et maintient un système contrôlé de suivi des aéronefs pour les opérations en mer effectuées dans un environnement hostile depuis le départ de l'hélicoptère jusqu'à son arrivée à destination.

**SPA.HOFO.155 Système de suivi des vibrations (VHM)**

- a) Les hélicoptères suivants effectuant des opérations CAT en mer dans un environnement hostile doivent être équipés, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2019, d'un système VHM capable de surveiller l'état des systèmes critiques de rotor et d'entraînement du rotor:
- 1) les hélicoptères motorisés complexes dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 31 décembre 2016;
  - 2) tous les hélicoptères dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à 9 et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2017;
  - 3) tous les hélicoptères dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 31 décembre 2018.
- b) L'exploitant dispose d'un système destiné à:
- 1) collecter les données, y compris les alertes générées par le système;
  - 2) analyser et déterminer le bon état de fonctionnement des composants; et
  - 3) réagir aux signes de défaillances détectés.

**SPA.HOFO.160 Exigences d'équipement**

- a) L'exploitant doit se conformer aux exigences suivantes en matière d'équipements:
- 1) Système de sonorisation dans les hélicoptères utilisés pour effectuer des opérations CAT et des opérations non commerciales avec des hélicoptères motorisés complexes (NCC):
    - i) Les hélicoptères dont la configuration maximale opérationnelle en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à 9 doivent être équipés d'un système de sonorisation.
    - ii) Les hélicoptères dont la MOPSC est inférieure ou égale à 9 ne sont pas tenus d'être équipés d'un système de sonorisation si l'exploitant est en mesure de démontrer que la voix du pilote est compréhensible depuis tous les sièges passagers pendant le vol.
  - 2) *Radio-altimètre*

Les hélicoptères sont équipés d'un radio-altimètre capable d'émettre une alerte sonore en dessous d'une hauteur prédéterminée, ainsi qu'une alerte visuelle à une hauteur que le pilote peut sélectionner.
- b) *Issues de secours*

Toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage, et toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures pouvant être utilisées pour une évacuation d'urgence, ainsi que leurs dispositifs d'ouverture, sont clairement marqués aux fins de guider les occupants qui les utilisent à la lumière du jour ou dans l'obscurité. Les marquages en question sont conçus pour rester visibles si l'hélicoptère a chaviré ou que la cabine est submergée.
- c) *Système d'avertissement et d'alarme d'impact pour hélicoptère (HTAWS)*

Les hélicoptères utilisés à des fins de CAT dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 3 175 kg ou dont la MOPSC est supérieure à 9 et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré après le 31 décembre 2018 doivent être équipés d'un HTAWS qui satisfait aux exigences d'un équipement de classe A, selon les spécifications d'une norme acceptable.

**SPA.HOFO.165 Procédures et équipements supplémentaires pour l'exploitation dans un environnement hostile**

- a) *Gilets de sauvetage*

Toutes les personnes à bord doivent porter en permanence des gilets de sauvetage homologués, sauf si elles portent des combinaisons de survie intégrées qui répondent aux exigences combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.

b) *Combinaisons de survie*

Tous les passagers à bord doivent porter une combinaison de survie homologuée:

- 1) lorsque le bulletin ou les prévisions météorologiques dont dispose le pilote commandant de bord/ commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol; ou
- 2) lorsque le délai estimé de l'arrivée des secours dépasse le délai calculé de survie; ou
- 3) lorsque le vol est prévu de nuit.

c) *Dispositif respiratoire d'urgence*

Toutes les personnes à bord doivent emporter un dispositif respiratoire d'urgence et être informés de son mode d'emploi.

d) *Canots de sauvetage*

- 1) Tous les canots de sauvetage transportés à bord sont installés de manière à être utilisables dans l'état de la mer qui a servi à évaluer les caractéristiques d'amerrissage, de flottaison et d'équilibre de l'hélicoptère dans le cadre de la certification.
- 2) Tous les canots de sauvetage transportés à bord sont installés de manière à faciliter leur utilisation rapide en cas d'urgence.
- 3) Nombre de canots de sauvetage installés:
  - i) dans le cas d'un hélicoptère transportant moins de 12 personnes, au moins un canot de sauvetage d'une capacité nominale correspondant au moins au nombre maximum de personnes à bord; ou
  - ii) dans le cas d'un hélicoptère transportant plus de 11 personnes, au moins deux canots de sauvetage qui, ensemble, peuvent accueillir toutes les personnes susceptibles d'être transportées à bord étant entendu que, si l'un des canots est perdu, le(s) canot(s) de sauvetage restant(s) doivent posséder une capacité de surcharge suffisante pour accueillir toutes les personnes à bord de l'hélicoptère.
- 4) Chaque canot de sauvetage doit contenir au moins un émetteur de localisation d'urgence de survie [ELT(S)]; et
- 5) chaque canot de sauvetage doit contenir du matériel de survie, y compris les moyens de subsistance adaptés à la nature du vol concerné.

e) *Éclairage de secours de la cabine*

L'hélicoptère est équipé d'un système d'éclairage de secours disposant d'une alimentation indépendante aux fins de fournir une source d'éclairage général de la cabine pour faciliter l'évacuation de l'hélicoptère.

f) *Émetteur de localisation d'urgence à déploiement automatique (ELT(AD))*

Les hélicoptères sont équipés d'un ELT(AD) capable d'émettre simultanément sur les fréquences de 121,5 MHz et 406 MHz.

g) *Verrouillage des portes non largables*

Les portes non largables qui sont prévues comme issues de secours en cas d'amerrissage disposent d'un dispositif de maintien en position ouverte, afin qu'elles n'interfèrent pas avec la sortie des occupants quelles que soient les conditions en mer jusqu'aux conditions en mer maximales exigées lors de l'évaluation de l'amerrissage et de la flottaison.

h) *Issues de secours et trappes d'évacuation*

Toutes les issues de secours, y compris les issues de secours de l'équipage, et toutes les portes, fenêtres et autres ouvertures pouvant être utilisées pour une sortie sous l'eau sont équipées d'un dispositif permettant leur ouverture en cas d'urgence.

- i) Nonobstant les points a), b) et c) ci-dessus, l'exploitant peut, sur la base d'une évaluation des risques, permettre aux passagers souffrant d'une incapacité médicale sur un site en mer de porter en partie ou de ne pas porter de gilet de sauvetage, de combinaison de survie ou de dispositif respiratoire d'urgence sur les vols de retour ou les vols entre sites en mer.

**SPA.HOFO.170 Exigences en matière d'équipage**

## a) L'exploitant établit:

- 1) les critères de sélection des membres de l'équipage de conduite, en tenant compte de l'expérience préalable des membres d'équipage de conduite;
- 2) un niveau d'expérience minimum pour les pilotes commandants de bord/commandants de bord qui prévoient d'effectuer des opérations en mer; et
- 3) un programme d'entraînement et de contrôle de l'équipage de conduite que chaque membre de l'équipage de conduite doit accomplir avec succès. Ce programme doit être adapté à l'environnement en mer et comprendre les procédures normales, anormales et d'urgence, la gestion des ressources d'équipage, l'impact dans l'eau et la formation à la survie en mer.

b) *Exigences en matière d'expérience récente*

Un pilote ne peut piloter un hélicoptère transportant des passagers:

- 1) sur un site en mer, en tant que commandant de bord, pilote commandant de bord ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, départs, approches et atterrissages sur un site en mer à bord d'un hélicoptère de même type ou sur un simulateur de vol (FFS) qui représente ce type; ou
- 2) de nuit sur un site en mer, en tant que commandant de bord, pilote commandant de bord ou copilote, que s'il a effectué, au cours des 90 jours qui précèdent, au moins 3 décollages, départs, approches et atterrissages de nuit sur un site en mer à bord d'un hélicoptère de même type ou sur un FFS qui représente ce type.

Les 3 décollages et atterrissages sont effectués en exploitations multipilotes ou monopilotes, en fonction de l'opération à effectuer.

## c) Exigences spécifiques pour les opérations CAT

- 1) La période de 90 jours visée aux points b) 1) et b) 2) ci-dessus peut être portée à 120 jours, tant que le pilote effectue des vols de ligne sous la supervision d'un instructeur de qualification de type ou d'un examinateur.
- 2) Si le pilote ne satisfait pas aux exigences du point 1), il doit effectuer un vol de formation dans l'hélicoptère ou dans un FFS représentant le type d'hélicoptère à utiliser, qui devra au moins inclure les exigences décrites aux points b) 1) et b) 2), avant qu'il puisse exercer ses privilèges.;

## (5) à l'annexe VI (partie NCC):

## a) le point NCC.GEN.106 est modifié comme suit:

- i) la conjonction «et» est supprimée à la fin du point a) 4) vii);
- ii) la conjonction «et» est insérée à la fin du point a) 4) viii);
- iii) un nouveau point a) 4) ix) est inséré comme suit:

«ix) toutes les bases de données de navigation nécessaires pour la navigation fondée sur les performances sont adéquates et actualisées.»;

## b) le point NCC.OP.116 suivant est inséré:

**«NCC.OP.116 Navigation fondée sur les performances — avions et hélicoptères**

L'exploitant s'assure que, lorsque la PBN est requise pour la route à parcourir ou la procédure à suivre:

- a) la spécification PBN pertinente est indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou un autre document qui a été approuvé par l'autorité de certification dans le cadre d'une évaluation de la navigabilité ou se fonde sur une telle approbation; et
- b) l'aéronef est exploité conformément aux spécifications de navigation et aux limites pertinentes indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou l'autre document visé ci-dessus.»;



c) le point NCC.OP.145, point a), est remplacé par le texte suivant:

«a) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations spatiales, les installations au sol et/ou d'eau, y compris les installations de communication et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol prévu.»;

d) le point NCC.OP.152 est modifié comme suit:

i) la conjonction «et» est supprimée à la fin du point b) 2) ii);

ii) le point b) 3) est supprimé;

e) le point NCC.OP.153 suivant est inséré:

**«NCC.OP.153 Aérodrômes de destination — opérations d'approche aux instruments**

Le pilote commandant de bord veille à ce que des moyens suffisants soient disponibles pour permettre la navigation et l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou tout aérodrome de dégagement à destination en cas de perte de capacités pour l'opération d'approche et d'atterrissage prévue.»;

f) le point NCC.OP.220 est modifié comme suit:

**«NCC.OP.220 Système anticollision embarqué (ACAS)**

Lorsqu'un ACAS est installé et en état de marche, l'exploitant met en place des procédures d'exploitation et des programmes de formation au système afin que l'équipage soit dûment formé pour éviter les collisions et acquière les compétences requises pour utiliser les équipements de l'ACAS II.»;

g) le point b) du point NCC.IDE.A.180 est remplacé par le texte suivant:

«b) Une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse possède:

1) un point de déverrouillage unique;

2) sur les sièges pour le nombre minimal requis de membres d'équipage de cabine, deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément; et

3) sur les sièges des membres d'équipage de conduite et sur tout siège adjacent à un siège pilote:

i) deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément; ou

ii) un baudrier et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément pour les avions suivants:

A) avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf et qui sont conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable;

B) avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf, qui ne sont pas conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 25 août 2016.»;

h) le point d) suivant est ajouté au point NCC.IDE.A.250:

«d) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;

- i) le point NCC.IDE.A.260 est remplacé par le texte suivant:

**«NCC.IDE.A.260 Gestion des bases de données aéronautiques**

- a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.
- b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées à tous les aéronefs qui le requièrent.
- c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans ce cas, l'opérateur doit informer l'équipage de conduite et les autres membres du personnel concernés et s'assurer que les données concernées ne sont pas utilisées.»;

- j) le point b) du point NCC.IDE.H.215 est supprimé;

- k) le point NCC.IDE.H.226 est remplacé par le texte suivant:

**«NCC.IDE.H.226 Combinaisons de survie de l'équipage**

Chaque membre d'équipage porte une combinaison de survie lorsque le pilote commandant de bord le détermine en évaluant les risques et en tenant compte des conditions suivantes:

- a) vols au-dessus de l'eau au-delà de la distance d'autorotation ou d'atterrissage forcé en sécurité par rapport à la terre ferme, lorsqu'en cas de panne du ou des moteurs critiques, l'hélicoptère ne peut pas poursuivre sa route en vol horizontal; et
- b) les bulletins ou prévisions météorologiques dont dispose le commandant de bord/pilote commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol.»;

- l) le point NCC.IDE.H.231 est supprimé;

- m) le point d) suivant est ajouté au point NCC.IDE.H.250:

«d) Lorsque la PBN est requise, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;

- n) le point NCC.IDE.H.260 suivant est ajouté:

**«NCC.IDE.H.260 Gestion des bases de données aéronautiques**

- a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.
- b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées à tous les aéronefs qui le requièrent.
- c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans ce cas, l'opérateur doit informer l'équipage de conduite et les autres membres du personnel concernés et s'assurer que les données concernées ne sont pas utilisées.»;

- (6) à l'annexe VII (partie NCO):

- a) le point NCO.GEN.105 est modifié comme suit:

- i) la conjonction «et» est supprimée à la fin du point a) 4) v);
- ii) la conjonction «et» est insérée à la fin du point a) 4) vi);

iii) le point a) 4) vii) suivant est inséré:

«vii) toutes les bases de données de navigation nécessaires pour la PBN sont adéquates et actualisées.»;

b) le point f) suivant est ajouté au point NCO.GEN.140:

«f) Les quantités raisonnables d'articles et de substances qui seraient autrement classées comme marchandises dangereuses et qui sont utilisées pour améliorer la sécurité du vol lorsque leur transport à bord de l'aéronef est souhaitable pour en garantir la disponibilité opportune à des fins opérationnelles doivent être considérées comme autorisées en vertu du point 1;2.2.1 a) des Instructions techniques et ce, que le transport de ces articles et substances soit ou non requis ou qu'ils soient ou non destinés à un usage associé à un vol particulier.

L'emballage et le chargement à bord des articles et substances précités sont effectués, sous la responsabilité du pilote commandant de bord, de manière à réduire au minimum les risques pour les membres d'équipage, les passagers, le chargement ou l'aéronef pendant des exploitations aériennes.»;

c) le point NCO.OP.116 suivant est inséré:

**«NCO.OP.116 Navigation fondée sur les performances — avions et hélicoptères**

Le pilote commandant de bord s'assure que, lorsque la PBN est requise pour la route à parcourir ou la procédure à suivre:

- a) la spécification de navigation PBN pertinente est indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou un autre document qui a été approuvé par l'autorité de certification dans le cadre d'une évaluation de la navigabilité ou se fonde sur une telle approbation; et
- b) l'aéronef est exploité conformément aux spécifications de navigation et aux limites pertinentes indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou l'autre document visé ci-dessus.»;

d) le point NCO.OP.135, point a), est remplacé par le texte suivant:

«a) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations spatiales, les installations au sol et/ou d'eau, y compris les installations de communication et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol prévu.»;

e) le point NCO.OP.142 suivant est inséré:

**«NCO.OP.142 Aérodrômes de destination — opérations d'approche aux instruments**

Le pilote commandant de bord veille à ce que des moyens suffisants soient disponibles pour permettre la navigation et l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou tout aérodrome de dégagement à destination en cas de perte de capacités pour l'opération d'approche et d'atterrissage prévue.»;

f) le point NCO.OP.190 est remplacé par le texte suivant:

**«NCO.OP.190 Utilisation de l'oxygène de subsistance**

a) Le pilote commandant de bord s'assure que, pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr d'un aéronef en vol, tous les membres de l'équipage de conduite utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il considère qu'à l'altitude du vol prévu, le manque d'oxygène risque de porter atteinte aux facultés des membres d'équipage et il veille à ce que les passagers disposent d'oxygène de subsistance lorsque le manque d'oxygène risque d'avoir des conséquences négatives pour eux.

b) Dans tous les autres cas, lorsque le pilote commandant de bord ne peut déterminer les conséquences que le manque d'oxygène risque d'avoir pour tous les occupants à bord, il s'assure que:

1. pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr d'un aéronef en vol, tous les membres d'équipage utilisent l'oxygène de subsistance pendant toute période supérieure à 30 minutes au cours de laquelle l'altitude-pression du compartiment passagers se situe entre 10 000 ft et 13 000 ft; et
2. tous les occupants utilisent l'oxygène de subsistance pendant toute période au cours de laquelle l'altitude-pression dans le compartiment passagers est supérieure à 13 000 ft.»;

g) le point NCO.OP.220 suivant est ajouté:

**«NCO.OP.220 Système anticollision embarqué (ACAS II)**

Lorsqu'un système ACAS II est utilisé, le pilote commandant de bord doit appliquer les procédures d'exploitation appropriées et posséder une formation adéquate.»;

h) le point a) 4) du point NCO.IDE.A.140 est remplacé par le texte suivant:

«4) d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse sur chaque siège de l'équipage de conduite à point de détachement unique pour les avions dont le premier certificat de navigabilité a été délivré à partir du 25 août 2016.»;

i) le point NCO.IDE.A.155 est remplacé par le texte suivant:

**«NCO.IDE.A.155 Oxygène de subsistance — avions non pressurisés**

Les avions non pressurisés exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point NCO.OP.190 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.»;

j) le point d) suivant est ajouté au point NCO.IDE.A.195:

«d) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;

k) le point NCO.IDE.A.205 suivant est ajouté:

**«NCO.IDE.A.205 Gestion des bases de données aéronautiques**

a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.

b) Le pilote commandant de bord assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées aux aéronefs qui le requièrent.

c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, le pilote commandant de bord doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité d'un vol.

Dans de tels cas, le pilote commandant de bord ne peut utiliser les données concernées.»;

l) le point NCO.IDE.H.155 est remplacé par le texte suivant:

**«NCO.IDE.H.155 Oxygène de subsistance — hélicoptères non pressurisés**

Les hélicoptères non pressurisés exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point NCO.OP.190 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.»;

m) le point d) suivant est ajouté au point NCO.IDE.H.195:

«d) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;

n) le point NCO.IDE.H.205 suivant est ajouté:

**«NCO.IDE.H.205 Gestion des bases de données aéronautiques**

a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.

- b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées aux aéronefs qui le requièrent.
- c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans de tels cas, le pilote commandant de bord ne peut utiliser les données concernées.»;

- o) le point NCO.IDE.S.130 est remplacé par le texte suivant:

**«NCO.IDE.S.130 Oxygène de subsistance**

Les planeurs exploités dans des conditions où une alimentation en oxygène est requise conformément au point NCO.OP.190 sont équipés d'un système de stockage et de distribution d'oxygène de subsistance.»;

- p) le point f) du point NCO.SPEC.110 est remplacé par le texte suivant:

- «f) s'assure que les spécialistes affectés à une tâche particulière et les membres de l'équipage utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsqu'il considère qu'à l'altitude du vol prévu le manque d'oxygène peut porter atteinte aux facultés des membres d'équipage ou risque d'avoir des conséquences négatives pour les spécialistes affectés à une tâche particulière. Si le pilote commandant de bord ne peut pas déterminer les conséquences que le manque d'oxygène risque d'avoir pour les occupants à bord, il veille à ce que les spécialistes affectés à une tâche particulière et les membres de l'équipage utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsque l'altitude cabine dépasse 10 000 ft pendant plus de 30 minutes et chaque fois que l'altitude cabine est supérieure à 13 000 ft.»;

- (7) à l'annexe VIII (partie SPO):

- a) le point SPO.GEN.107 est modifié comme suit:

- i) la conjonction «et» est supprimée à la fin du point a) 4) v);
- ii) la conjonction «et» est insérée à la fin du point a) 4) vi);
- iii) un nouveau point a) 4) vii) est inséré comme suit:

«vii) toutes les bases de données de navigation nécessaires pour la PBN sont adéquates et actualisées.»;

- b) le point SPO.OP.116 suivant est inséré:

**«SPO.OP.116 Navigation fondée sur les performances — avions et hélicoptères**

L'exploitant s'assure que, lorsque la PBN est requise pour la route à parcourir ou la procédure à suivre:

- a) la spécification PBN pertinente est indiquée dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou un autre document qui a été approuvé par l'autorité de certification dans le cadre d'une évaluation de la navigabilité ou se fonde sur une telle approbation; et
  - b) l'aéronef est exploité conformément aux spécifications de navigation et aux limites pertinentes indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef (AFM) ou l'autre document visé ci-dessus.»;
- c) le point SPO.OP.140, point a), est remplacé par le texte suivant:
    - «a) Avant d'entamer un vol, le pilote commandant de bord s'assure par tous les moyens raisonnables à sa disposition que les installations spatiales, les installations au sol et/ou d'eau, y compris les installations de communication et les aides à la navigation disponibles et directement requises pour un tel vol, pour le fonctionnement sûr de l'aéronef, conviennent pour le type de vol prévu.»;
  - d) le point b) 3) du point SPO.OP.151 est supprimé;

e) le point SPO.OP.152 suivant est inséré:

**«SPO.OP.152 Aérodrômes de destination — opérations d'approche aux instruments**

Le pilote commandant de bord veille à ce que des moyens suffisants soient disponibles pour permettre la navigation et l'atterrissage sur l'aérodrome de destination ou tout aérodrome de dégagement à destination en cas de perte de capacités pour l'opération d'approche et d'atterrissage prévue.»;

f) le point SPO.OP.205, point a), est remplacé par le texte suivant:

«a) Lorsqu'un ACAS est installé et en état de marche, l'exploitant met en place des procédures d'exploitation et des programmes de formation au système afin que l'équipage soit dûment formé pour éviter les collisions et acquière les compétences requises pour utiliser les équipements de l'ACAS II.»;

g) les points c) et d) du point SPO.IDE.A.160 sont remplacés par le texte suivant:

«c) pour les avions motorisés autres que complexes, d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse sur chaque siège de l'équipage de conduite à point de détachement unique pour les avions dont le premier certificat de navigabilité a été délivré à partir du 25 août 2016;

d) pour les avions à motorisation complexe, d'une ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse, intégrant un dispositif de retenue automatique du torse de l'occupant dans le cas d'une décélération rapide:

1) sur chaque siège de l'équipage de conduite, ainsi que tout siège adjacent à un siège pilote; et

2) sur chaque siège d'observateur situé dans le compartiment de l'équipage de conduite.»;

h) au point SPO.IDE.A.160, le point e) suivant est ajouté:

«e) La ceinture de sécurité avec système de retenue de la partie supérieure du torse visée au point d) possède:

1) un point de déverrouillage unique;

2) sur les sièges des membres d'équipage de conduite et sur tout siège adjacent à un siège pilote:

i) deux sangles d'épaule et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisées séparément; ou

ii) un baudrier et une ceinture de sécurité qui peuvent être utilisés séparément pour les avions suivants:

A) avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf et qui sont conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable;

B) avions dont la MCTOM est inférieure à 5 700 kg et la MOPSC est inférieure à neuf, qui ne sont pas conformes aux conditions dynamiques d'atterrissage d'urgence définies dans la spécification de certification applicable et dont le premier certificat individuel de navigabilité a été délivré avant le 25 août 2016.»;

i) le point d) suivant est ajouté au point SPO.IDE.A.220:

«d) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;

j) le point SPO.IDE.A.230 suivant est ajouté:

**«SPO.IDE.A.230 Gestion des bases de données aéronautiques**

a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.

- b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées à tous les aéronefs qui le requièrent.
- c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans ce cas, l'opérateur doit informer l'équipage de conduite et les autres membres du personnel concernés et s'assurer que les données concernées ne sont pas utilisées.»;

- k) le point SPO.IDE.H.198 est remplacé par le texte suivant:

**«SPO.IDE.H.198 Combinaisons de survie — hélicoptères motorisés complexes**

Chaque personne se trouvant à bord porte une combinaison de survie lorsque le pilote commandant de bord le détermine en évaluant les risques et en tenant compte des conditions suivantes:

- a) vols au-dessus de l'eau au-delà de la distance d'autorotation ou d'atterrissage forcé en sécurité par rapport à la terre ferme, lorsqu'en cas de panne du ou des moteurs critiques, l'hélicoptère ne peut pas poursuivre sa route en vol horizontal; et
- b) les bulletins ou prévisions météorologiques dont dispose le pilote commandant de bord indiquent que la température de l'eau sera inférieure à plus 10 °C pendant le vol.»;

- l) le point SPO.IDE.H.201 est supprimé;

- m) le point d) suivant est ajouté au point SPO.IDE.H.220:

«d) Pour les opérations PBN, les aéronefs doivent satisfaire aux exigences en matière de certification de navigabilité pour la spécification de navigation appropriée.»;

- n) le point SPO.IDE.H.230 suivant est ajouté:

**«SPO.IDE.H.230 Gestion des bases de données aéronautiques**

- a) Les bases de données aéronautiques utilisées sur les applications des systèmes de bord certifiés doivent satisfaire aux exigences en matière de qualité des données qui correspondent à l'utilisation prévue desdites données.
- b) L'exploitant assure la distribution et l'insertion en temps utile de bases de données aéronautiques actualisées et inaltérées à tous les aéronefs qui le requièrent.
- c) Sans préjudice d'autres exigences éventuelles relatives aux comptes rendus d'événements au sens du règlement (UE) n° 376/2014, l'exploitant doit communiquer au fournisseur de bases de données les cas de données erronées, incohérentes ou manquantes dont on peut raisonnablement supposer qu'ils portent atteinte à la sécurité du vol.

Dans ce cas, l'opérateur doit informer l'équipage de conduite et les autres membres du personnel concernés et s'assurer que les données concernées ne sont pas utilisées.»;

---

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2016/1200 DE LA COMMISSION****du 22 juillet 2016****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 (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil <sup>(1)</sup>,

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 <sup>(2)</sup>, 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 22 juillet 2016.

*Par la Commission,  
au nom du président,*

Jerzy PLEWA

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

<sup>(1)</sup> JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(1)</sup>	Valeur forfaitaire à l'importation	
0702 00 00	MA	144,8	
	ZZ	144,8	
0707 00 05	TR	103,7	
	ZZ	103,7	
0709 93 10	TR	142,5	
	ZZ	142,5	
0805 50 10	AR	187,5	
	AU	158,0	
	BO	223,6	
	CL	192,7	
	TR	164,0	
	UY	192,0	
	ZA	172,2	
	ZZ	184,3	
	0806 10 10	EG	272,8
		MA	245,1
ZZ		259,0	
0808 10 80	AR	125,6	
	BR	101,4	
	CL	130,9	
	CN	131,8	
	NZ	137,9	
	US	157,1	
	UY	72,1	
	ZA	109,0	
	ZZ	120,7	
	0808 30 90	AR	111,0
		CL	122,4
NZ		171,3	
TR		197,6	
ZA		113,7	
ZZ		143,2	
0809 10 00	TR	198,0	
	ZZ	198,0	
0809 29 00	TR	218,9	
	US	535,2	
	ZZ	377,1	

<sup>(1)</sup> Nomenclature des pays fixée par le règlement (UE) n° 1106/2012 de la Commission du 27 novembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 471/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les statistiques communautaires relatives au commerce extérieur avec les pays tiers, en ce qui concerne la mise à jour de la nomenclature des pays et territoires (JO L 328 du 28.11.2012, p. 7). Le code «ZZ» représente «autres origines».

## DÉCISIONS

### DÉCISION (UE, Euratom) 2016/1201 DU PARLEMENT EUROPÉEN, DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION

du 13 juillet 2016

#### portant nomination des membres du comité de surveillance de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)

LE PARLEMENT EUROPÉEN, LE CONSEIL ET LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique,

vu le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 15, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 15, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 prévoit que le comité de surveillance de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) se compose de cinq membres indépendants ayant l'expérience de hautes fonctions judiciaires ou d'enquête ou de fonctions comparables en rapport avec les domaines d'activité de l'Office. Ils sont nommés d'un commun accord par le Parlement européen, le Conseil et la Commission. La décision portant nomination des membres du comité de surveillance comprend également une liste de réserve de membres pouvant remplacer les membres du comité de surveillance pour le reste de leur mandat en cas de démission, de décès ou d'incapacité permanente d'un ou de plusieurs de ces membres.
- (2) L'article 15, paragraphe 3, dudit règlement dispose que la durée du mandat des membres du comité de surveillance est de cinq ans et que ce mandat n'est pas renouvelable. Trois et deux membres sont remplacés en alternance afin de préserver les compétences du comité de surveillance.
- (3) Conformément à l'article 21, paragraphe 2, de ce même règlement, un tirage au sort a lieu afin de désigner les deux membres du comité de surveillance dont les fonctions doivent prendre fin, par dérogation à la première phrase de l'article 15, paragraphe 3, à l'expiration des trente-six premiers mois de leur mandat. Par conséquent, les fonctions de deux membres nommés à compter du 23 janvier 2012 ont pris fin le 22 janvier 2015. Conformément à l'article 15, paragraphe 4, du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013, ces membres sont restés en fonction à l'expiration de leur mandat en attendant l'accomplissement du processus de nomination des nouveaux membres du comité de surveillance. En conséquence, de nouveaux membres devraient être nommés pour remplacer ces deux membres.
- (4) Au terme d'une procédure de sélection, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont acquis la certitude que les personnes appelées à être nommées membres du comité de surveillance ou à être placées sur la liste de réserve remplissent les conditions d'indépendance et d'expérience de hautes fonctions judiciaires ou d'enquête ou de fonctions comparables en rapport avec les domaines d'activité de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), visées à l'article 15, paragraphe 2, du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013,

DÉCIDENT:

#### *Article premier*

1. Les personnes dont les noms figurent ci-après sont nommées membres du comité de surveillance de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente décision:

— M<sup>me</sup> Colette DRINAN,

— M<sup>me</sup> Grażyna Maria STRONIKOWSKA.

<sup>(1)</sup> JO L 248 du 18.9.2013, p. 1.

2. Les personnes dont les noms figurent ci-après sont nommées membres du comité de surveillance de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) à compter du 23 janvier 2017:

— M<sup>me</sup> Maria Helena Pereira Loureiro Correia FAZENDA,

— M. Petr KLEMENT,

— M. Jan MULDER.

3. En cas de démission, de décès ou d'incapacité permanente d'une des personnes dont les noms figurent ci-dessus, celle-ci sera immédiatement remplacée, pour la durée restante de son mandat, par la première personne dont le nom figure sur la liste ci-après qui n'a pas encore remplacé de membre du comité de surveillance:

— M. Rafael MUÑOZ LÓPEZ-CARMONA,

— M<sup>me</sup> Anca JURMA,

— M<sup>me</sup> Dobrinka MIHAYLOVA,

— M. Gerhard JAROSCH,

— M<sup>me</sup> Kalliopi THEOLOGITOU,

— M. Antonio BALSAMO,

— M. Angelo Maria QUAGLINI.

#### *Article 2*

Dans l'accomplissement de leurs devoirs, les membres du comité de surveillance ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune institution, d'aucun organe ou organisme.

Ils ne traitent pas d'affaires dans lesquelles ils ont, directement ou indirectement, un intérêt personnel mettant en cause leur indépendance et, en particulier, des intérêts familiaux ou financiers.

Les membres du comité de surveillance sont tenus au secret professionnel dans l'exercice de leurs fonctions et continuent à l'être après l'expiration de leur mandat.

#### *Article 3*

Les dépenses que les membres du comité de surveillance peuvent encourir dans l'accomplissement de leurs devoirs sont remboursées et une indemnité journalière leur est versée pour chaque journée consacrée à l'accomplissement de ces devoirs. Le montant de cette indemnité et la procédure de remboursement sont arrêtés par la Commission.

#### *Article 4*

La Commission informe de la présente décision les personnes dont les noms figurent ci-dessus. Elle informe immédiatement toute personne amenée à remplacer un membre du comité de surveillance en application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3.

*Article 5*

La présente décision entre en vigueur le 13 juillet 2016.

Fait à Bruxelles, le 13 juillet 2016.

*Pour le Parlement européen*

*Le président*

Martin SCHULZ

*Pour le Conseil*

*Le président*

Peter KAŽIMÍR

*Pour la Commission*

*Vice-présidente*

Kristalina GEORGIEVA

---

**DÉCISION (UE) 2016/1202 DU CONSEIL****du 18 juillet 2016****établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce en ce qui concerne la demande de dérogation aux règles de l'OMC présentée par les États-Unis en vue de prolonger le régime de traitement préférentiel accordé aux anciens territoires sous tutelle des îles du Pacifique**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article IX, paragraphes 3 et 4, de l'accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce (ci-après dénommé l'accord sur l'OMC) a établi les procédures pour obtenir une dérogation à une obligation imposée à un membre par l'accord sur l'OMC ou par l'un des accords commerciaux multilatéraux.
- (2) Les États-Unis ont obtenu une dérogation aux obligations de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (ci-après dénommé «GATT de 1994»), qui a été prolongée pour la dernière fois le 1<sup>er</sup> août 2007, pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2016.
- (3) Conformément à l'article IX, paragraphe 3, de l'accord sur l'OMC, les États-Unis d'Amérique ont présenté une demande visant à obtenir une dérogation, jusqu'au 31 décembre 2026, aux obligations de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du GATT de 1994, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de continuer à accorder un traitement préférentiel aux produits admissibles des anciens territoires sous tutelle des îles du Pacifique (République des Îles Marshall, États fédérés de Micronésie, Commonwealth des Îles Mariannes du Nord et République des Palaos) importés sur le territoire douanier des États-Unis.
- (4) L'acceptation de la demande de dérogation aux règles de l'OMC présentée par les États-Unis n'aurait d'effet négatif ni sur l'économie de l'Union ni sur les relations commerciales avec les bénéficiaires de la dérogation.
- (5) Il convient dès lors d'établir la position à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil général de l'OMC en vue d'appuyer la demande de dérogation présentée par les États-Unis,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce consiste à appuyer la demande présentée par les États-Unis en vue de déroger, jusqu'au 31 décembre 2026, aux obligations de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, conformément aux termes de ladite demande.

Cette position est exprimée par la Commission.

*Article 2*

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

Fait à Bruxelles, le 18 juillet 2016.

*Par le Conseil*  
*Le président*  
G. MATEČNÁ

**DÉCISION (UE) 2016/1203 DU CONSEIL****du 18 juillet 2016****portant nomination d'un membre et d'un suppléant du Comité des régions, proposés par le Royaume d'Espagne**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 305,

vu la proposition du gouvernement espagnol,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 26 janvier, le 5 février et le 23 juin 2015, le Conseil a adopté les décisions (UE) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (UE) 2015/190 <sup>(2)</sup> et (UE) 2015/994 <sup>(3)</sup> portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020.
- (2) Un siège de membre du Comité des régions est devenu vacant à la suite de la fin du mandat de M. Francesc HOMS i MOLIST.
- (3) Un siège de suppléant du Comité des régions est devenu vacant à la suite de la fin du mandat de M. Roger ALBINYANA i SAIGÍ,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Sont nommés au Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2020:

a) en tant que membre:

— M. Jordi SOLÉ i FERRANDO, *Secretario de Asuntos Exteriores y de la Unión Europea, Comunidad Autónoma de Cataluña*,  
et

b) en tant que suppléant:

— M. Amadeu ALTAFAJ i TARDIO, *Representante Permanente ante la Unión Europea (\*)*, *Comunidad Autónoma de Cataluña*.*Article 2*

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

Fait à Bruxelles, le 18 juillet 2016.

Par le Conseil

Le président

G. MATEČNÁ

---

<sup>(1)</sup> Décision (UE) 2015/116 du Conseil du 26 janvier 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 20 du 27.1.2015, p. 42).

<sup>(2)</sup> Décision (UE) 2015/190 du Conseil du 5 février 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 31 du 7.2.2015, p. 25).

<sup>(3)</sup> Décision (UE) 2015/994 du Conseil du 23 juin 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 159 du 25.6.2015, p. 70).

<sup>(\*)</sup> La dénomination de «Représentant permanent de la Communauté autonome de Catalogne auprès de l'Union européenne» a été contestée par le gouvernement de l'Espagne devant la Cour supérieure de justice de Catalogne.

**DÉCISION (UE) 2016/1204 DU CONSEIL****du 18 juillet 2016****portant nomination d'un membre du Comité des régions, proposé par la République fédérale d'Allemagne**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 305,

vu la proposition du gouvernement allemand,

considérant ce qui suit:

- (1) Les 26 janvier, 5 février et 23 juin 2015, le Conseil a adopté les décisions (UE) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (UE) 2015/190 <sup>(2)</sup> et (UE) 2015/994 <sup>(3)</sup> portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020.
- (2) Un siège de membre du Comité des régions est devenu vacant à la suite de la fin du mandat de M. Tilman TÖGEL,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Est nommé membre du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2020:

— M<sup>me</sup> Katrin BUDDE, *Mitglied des Landtages von Sachsen-Anhalt*.

*Article 2*

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

Fait à Bruxelles, le 18 juillet 2016.

*Par le Conseil*

*Le président*

G. MATEČNÁ

---

<sup>(1)</sup> Décision (UE) 2015/116 du Conseil du 26 janvier 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 20 du 27.1.2015, p. 42).

<sup>(2)</sup> Décision (UE) 2015/190 du Conseil du 5 février 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 31 du 7.2.2015, p. 25).

<sup>(3)</sup> Décision (UE) 2015/994 du Conseil du 23 juin 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 159 du 25.6.2015, p. 70).

**DÉCISION (UE) 2016/1205 DU CONSEIL****du 18 juillet 2016****portant nomination de deux suppléants du Comité des régions, proposés par le Royaume des Pays-Bas**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 305,

vu la proposition du gouvernement néerlandais,

considérant ce qui suit:

- (1) Les 26 janvier, 5 février et 23 juin 2015, le Conseil a adopté les décisions (UE) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (UE) 2015/190 <sup>(2)</sup> et (UE) 2015/994 <sup>(3)</sup> portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020. Le 13 juillet 2015, en vertu de la décision (UE) 2015/1140 du Conseil <sup>(4)</sup>, M. N.A. (André) VAN DE NADORT a été remplacé par M. H.J.J. (Henri) LENFERINK en tant que suppléant. Le 18 septembre 2015, en vertu de la décision (UE) 2015/1573 du Conseil <sup>(5)</sup>, M. J.H.J. (Hans) KONST a été remplacé par M. A. (Ard) VAN DER TUUK en tant que suppléant.
- (2) Deux sièges de suppléant du Comité des régions sont devenus vacants à la suite de la fin des mandats de M. H.J.J. (Henri) LENFERINK et M. A. (Ard) VAN DER TUUK,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Sont nommés suppléants du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2020:

- M. B.R. (Bouke) ARENDS, *Wethouder van de gemeente Emmen*,
- M. T. (Tjisse) STELPSTRA, *Gedeputeerde van de provincie Drenthe*.

*Article 2*

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

Fait à Bruxelles, le 18 juillet 2016.

*Par le Conseil*

*Le président*

G. MATEČNÁ

---

<sup>(1)</sup> Décision (UE) 2015/116 du Conseil du 26 janvier 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 20 du 27.1.2015, p. 42).

<sup>(2)</sup> Décision (UE) 2015/190 du Conseil du 5 février 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 31 du 7.2.2015, p. 25).

<sup>(3)</sup> Décision (UE) 2015/994 du Conseil du 23 juin 2015 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période du 26 janvier 2015 au 25 janvier 2020 (JO L 159 du 25.6.2015, p. 70).

<sup>(4)</sup> Décision (UE) 2015/1140 du Conseil du 13 juillet 2015 portant nomination de deux membres néerlandais et de deux suppléants néerlandais du Comité des régions (JO L 185 du 14.7.2015, p. 17).

<sup>(5)</sup> Décision (UE) 2015/1573 du Conseil du 18 septembre 2015 portant nomination de quatre membres néerlandais et de cinq suppléants néerlandais du Comité des régions (JO L 245 du 22.9.2015, p. 10).



**DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2016/1206 DU CONSEIL****du 18 juillet 2016****modifiant la décision d'exécution 2013/676/UE autorisant la Roumanie à continuer à appliquer une mesure particulière dérogeant à l'article 193 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée <sup>(1)</sup>, et notamment son article 395, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 193 de la directive 2006/112/CE prévoit que la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) est, en règle générale, due au Trésor par tout assujetti effectuant une livraison de biens ou une prestation de services.
- (2) La décision d'exécution 2010/583/UE du Conseil <sup>(2)</sup> puis la décision d'exécution 2013/676/UE du Conseil <sup>(3)</sup> ont autorisé la Roumanie à appliquer une mesure dérogatoire afin de désigner le destinataire comme l'assujetti redevable du paiement de la TVA en cas de livraisons de produits du bois par des assujettis.
- (3) Par lettre enregistrée à la Commission le 9 février 2016, la Roumanie a demandé l'autorisation de proroger l'application de la mesure après le 31 décembre 2016.
- (4) Par lettre datée du 23 mars 2016, la Commission a informé les autres États membres de la demande formulée par la Roumanie. Par lettre du 29 mars 2016, elle a notifié à la Roumanie qu'elle disposait de toutes les données nécessaires pour examiner la demande.
- (5) Avant d'obtenir l'autorisation d'appliquer le mécanisme d'autoliquidation aux livraisons de produits du bois, la Roumanie avait rencontré des difficultés sur le marché du bois en raison de la nature de ce marché et des entreprises concernées. Selon le rapport de la Roumanie, présenté en même temps que la demande de prorogation de la mesure, la désignation du destinataire comme l'assujetti redevable du paiement de la TVA a eu pour effet d'empêcher la fraude et l'évasion fiscales dans ce secteur et ce dispositif reste dès lors justifié.
- (6) La mesure est proportionnée aux objectifs poursuivis, étant donné qu'elle n'est pas destinée à s'appliquer de manière générale, mais uniquement à des opérations bien déterminées dans un secteur posant des problèmes considérables de fraude et d'évasion fiscales.
- (7) De l'avis de la Commission, la mesure ne devrait pas avoir d'incidence négative sur la prévention de la fraude au niveau de la vente au détail, ni dans d'autres secteurs ou d'autres États membres.
- (8) L'autorisation devrait être limitée dans le temps jusqu'au 31 décembre 2019.
- (9) Si la Roumanie jugeait qu'une nouvelle prorogation après 2019 était nécessaire, elle devrait présenter à la Commission la demande de prorogation accompagnée d'un nouveau rapport, au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2019.
- (10) La mesure n'a pas d'incidence négative sur les ressources propres de l'Union provenant de la TVA.
- (11) Il y a donc lieu de modifier la décision d'exécution 2013/676/UE en conséquence,

<sup>(1)</sup> JO L 347 du 11.12.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> Décision d'exécution 2010/583/UE du Conseil du 27 septembre 2010 autorisant la Roumanie à appliquer une mesure particulière dérogeant à l'article 193 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (JO L 256 du 30.9.2010, p. 27).

<sup>(3)</sup> Décision d'exécution 2013/676/UE du Conseil du 15 novembre 2013 autorisant la Roumanie à continuer à appliquer une mesure particulière dérogeant à l'article 193 de la directive 2006/112/CE relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée (JO L 316 du 27.11.2013, p. 31).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La décision d'exécution 2013/676/UE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 1<sup>er</sup>, la date du «31 décembre 2016» est remplacée par celle du «31 décembre 2019».
- 2) À l'article 3, la date du «1<sup>er</sup> avril 2016» est remplacée par celle du «1<sup>er</sup> avril 2019».

*Article 2*

La Roumanie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 18 juillet 2016.

*Par le Conseil*  
*Le président*  
G. MATEČNÁ

---

**DÉCISION (PESC) 2016/1207 DU COMITÉ POLITIQUE ET DE SÉCURITÉ****du 20 juillet 2016****portant nomination du chef de la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo\*, EULEX KOSOVO (EULEX KOSOVO/1/2016)**

LE COMITÉ POLITIQUE ET DE SÉCURITÉ,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 38, troisième alinéa,

vu l'action commune 2008/124/PESC du Conseil du 4 février 2008 relative à la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO <sup>(1)</sup>, et notamment son article 12, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu de l'article 12, paragraphe 2, de l'action commune 2008/124/PESC, le Comité politique et de sécurité (COPS) est autorisé, conformément à l'article 38 du traité, à prendre les décisions appropriées aux fins d'exercer le contrôle politique et la direction stratégique de la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo (EULEX KOSOVO), et notamment la décision de nommer un chef de mission.
- (2) Le 14 juin 2016, le Conseil a adopté la décision (PESC) 2016/947 <sup>(2)</sup> modifiant l'action commune 2008/124/PESC et prorogeant la mission EULEX KOSOVO jusqu'au 14 juin 2018.
- (3) Le 11 juillet 2016, le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité a proposé de nommer M<sup>me</sup> Alexandra PAPADOPOULOU chef de la mission EULEX KOSOVO pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 2016 au 14 juin 2017,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

M<sup>me</sup> Alexandra PAPADOPOULOU est nommée chef de la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo, EULEX KOSOVO, pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre 2016 au 14 juin 2017.

*Article 2*

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

Fait à Bruxelles, le 20 juillet 2016.

*Par le Comité politique et de sécurité*

*Le président*

W. STEVENS

---

\* Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

<sup>(1)</sup> JO L 42 du 16.2.2008, p. 92.

<sup>(2)</sup> Décision (PESC) 2016/947 du Conseil du 14 juin 2016 modifiant l'action commune 2008/124/PESC relative à la mission «État de droit» menée par l'Union européenne au Kosovo (EULEX KOSOVO) (JO L 157 du 15.6.2016, p. 26).









ISSN 1977-0693 (édition électronique)  
ISSN 1725-2563 (édition papier)



**Office des publications de l'Union européenne**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**