



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE



10479/12

(OR. en)

PRESSE 227
PR CO 33

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

3171^e session du Conseil

Transports, télécommunications et énergie

Luxembourg, les 7 et 8 juin 2012

Présidents **M. Henrik DAM KRISTENSEN**
Ministre danois des transports
M. Ole SOHN
Ministre danois des entreprises et de la croissance

P R E S S E

Rue de la Loi, 175 B – 1048 BRUXELLES Tél.: +32 (0)2 281 8847 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

10479/12

1
FR

Principaux résultats du Conseil

Transports

Le Conseil a approuvé une orientation générale partielle sur un projet de règlement établissant le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**, futur instrument de financement des réseaux transeuropéens (RTE-T) dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications. Le projet de règlement définit les conditions, les méthodes et les procédures relatives à la contribution financière de l'Union aux projets de RTE-T, tandis que les stratégies de développement, les priorités et les mesures de mise en œuvre concernant chacun des secteurs sont définies dans des orientations sectorielles qui seront adoptées séparément.

Le Conseil a également dégagé une orientation générale partielle sur un projet de règlement définissant un nouveau cadre financier et de gouvernance pour les systèmes **européens de radionavigation par satellite** EGNOS et Galileo pour la période 2014-2020. Le projet de règlement définit les activités à financer, fixe les responsabilités liées aux différentes tâches de gouvernance et établit les règles relatives aux marchés publics.

Ces deux orientations générales ne sont que partielles dans la mesure où elles ne couvrent pas les enveloppes budgétaires et autres dispositions financières, qui dépendent du résultat des négociations en cours sur le prochain cadre financier pluriannuel.

En outre, les ministres des transports ont approuvé une orientation générale sur un projet de règlement actualisant la directive de 2002 relative aux **restrictions d'exploitation** dans les aéroports de l'UE et visant à limiter les nuisances sonores des aéronefs. Cette mise à jour harmonise, clarifie et renforce les règles communes régissant la manière dont les décisions sur ces restrictions doivent être prises.

Enfin, le Conseil a tenu un débat sur le suivi du projet pilote "**Blue Belt**" (**Ceinture bleue**), mené en 2011, dont l'objectif est de simplifier les procédures administratives applicables au transport maritime entre les ports situés dans l'UE au moyen des capacités de surveillance modernes.

Télécommunications

*Les ministres ont procédé à un débat d'orientation public sur la proposition relative à la réutilisation des **informations du secteur public** et pris note du rapport sur l'état des travaux élaboré par la présidence.*

*Le Conseil a tenu un débat d'orientation public sur un projet de règlement concernant des orientations pour les **réseaux transeuropéens de télécommunications** et pris note d'un rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux.*

*Le Conseil a adopté sans débat des conclusions sur la **participation de l'UE à l'Union postale universelle**.*

SOMMAIRE¹

PARTICIPANTS..... 6

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

QUESTIONS HORIZONTALES ET INTERMODALES 9

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe - instrument de financement des réseaux transeuropéens..... 9

Financement et gouvernance des systèmes européens de radionavigation par satellite 12

AVIATION 15

Restrictions d'exploitation relatives au bruit dans les aéroports 15

TRANSPORTS MARITIMES..... 17

Mise en œuvre de la convention du travail maritime..... 17

Projet pilote "Blue Belt" (Ceinture bleue) 19

TÉLÉCOMMUNICATIONS 21

Informations du secteur public..... 21

Les réseaux transeuropéens de télécommunications..... 22

DIVERS 24

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

– Certification de navigabilité et environnementale des aéronefs - refonte des règles d'application..... 27

– Accord dans le domaine de l'aviation avec la République de Moldavie *..... 27

SÛRETÉ NUCLÉAIRE

– Accord de coopération Euratom/Afrique du Sud 28

- ¹
- Lorsque des déclarations, des conclusions ou des résolutions ont été formellement adoptées par le Conseil, cela est indiqué dans le titre du point concerné et le texte figure entre guillemets.
 - Les documents dont la référence est mentionnée sont accessibles sur le site internet du Conseil <http://www.consilium.europa.eu>.
 - Les actes adoptés comportant des déclarations au procès-verbal accessibles au public sont signalés par un astérisque; ces déclarations sont accessibles sur le site internet du Conseil mentionné ci-dessus ou peuvent être obtenues auprès du Service de presse.

POSTES

- Participation de l'UE à l'Union postale universelle..... 28

ENVIRONNEMENT

- Commerce des espèces de faune et de flore sauvages..... 29

LÉGISLATION ALIMENTAIRE

- Aliments destinés aux personnes vulnérables - orientation générale..... 29

PARTICIPANTS

Belgique:

M. Olivier BELLE

Représentant permanent adjoint

Bulgarie:

M. Ivaylo MOSKOVSKI

Ministre des transports, des technologies de l'information et de la communication

M. Valery BORISSOV

Vice-ministre des transports, des technologies de l'information et de la communication

République tchèque:

M. Pavel DOBEŠ

Ministre des transports

M. Jakub DÜRR

Représentant permanent adjoint

Danemark:

M. Henrik Dam KRISTENSEN

Ministre des transports

M. Ole SOHN

Ministre des entreprises et de la croissance

M. Jacob HEINSEN

Secrétaire permanent

Mme Lisbet DYERBERG

Secrétaire d'État au droit des entreprises au ministère des entreprises et de la croissance

Allemagne:

M. Peter RAMSAUER

Ministre fédéral des transports, de la construction et du développement urbain

M. Guido PERUZZO

Représentant permanent adjoint

Estonie:

M. Juhan PARTS

Ministre de l'économie et des communications

Irlande:

M. Leo VARADKAR

Ministre des transports, du tourisme et des sports

M. Pat RABBITTE

Ministre des communications, de l'énergie et des ressources naturelles

Grèce:

M. Aristeidis BOURDARAS

Secrétaire général des infrastructures, des transports et des réseaux

M. Andreas PAPASTAVROU

Représentant permanent adjoint

Espagne:

Mme Ana María PASTOR JULÍAN

Ministre des travaux publics

M. Victor CALVO-SOTELO IBÁÑEZ-MARTÍN

Secrétaire d'État aux télécommunications et à la société de l'information

M. Rafael CATALÁ POLO

Secrétaire d'État à l'aménagement du territoire et aux infrastructures

France:

Mme Nicole BRICQ

Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

Mme Fleur PELLERIN

Ministre déléguée auprès du ministre du redressement productif, chargée des petites et moyennes entreprises, de l'innovation et de l'économie numérique

Italie:

M. Mario CIACCIA

Vice-ministre chargé des infrastructures et des transports

M. Massimo VARI

Secrétaire d'État chargé du développement économique

Chypre:

M. Efthymios FLOURENTZOS

Ministre des communications et des travaux publics

Lettonie:

M. Aivis RONIS

Ministre des transports

M. Edmunds SPRŪDŽS

Ministre de l'environnement et du développement régional

Lituanie:

M. Rimvydas VAŠTAKAS

Vice-ministre des transports et des communications

Luxembourg:M. Claude WISELER
M. François BILTGENMinistre du développement durable et des infrastructures
Ministre de la justice, ministre de la fonction publique et
de la réforme administrative, ministre de l'enseignement
supérieur et de la recherche, ministre des communications
et des médias, ministre des cultes**Hongrie:**

M. Pál VÖLNER

Secrétaire d'État au ministère du développement national

Malte:

M. Patrick MIFSUD

Représentant permanent adjoint

Pays-Bas:Mme Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS
M. Derk OLDENBURGMinistre des infrastructures et de l'environnement
Représentant permanent adjoint**Autriche:**

Mme Doris BURES

Ministre fédérale des transports, de l'innovation et de la
technologie

M. Harald GÜNTHER

Représentant permanent adjoint

Pologne:

M. Maciej JANKOWSKI

Sous-secrétaire d'État au ministère des transports, de la
construction et de l'économie maritime

Mme Małgorzata OLSZEWSKA

Sous-secrétaire d'État au ministère de l'administration et
de la numérisation**Portugal:**

M. Sérgio MONTEIRO

Secrétaire d'État aux travaux publics, aux transports et
aux communications

M. Pedro COSTA PEREIRA

Représentant permanent adjoint

Roumanie:

M. Dan NICA

Ministre des communications et de la société de
l'information

M. Valentin PREDA

Secrétaire d'État, ministère des transports et des
infrastructures**Slovénie:**

M. Igor ŠALAMUN

Secrétaire d'État, ministère des infrastructures et de
l'aménagement du territoire

M. Uroš VAJGL

Représentant permanent adjoint

Slovaquie:

M. Ján POČIATEK

Ministre des transports, de la construction et du
développement régional

M. Alexander MICOVČIN

Représentant permanent adjoint

Finlande:Mme Merja KYLLÖNEN
Mme Krista KIURU

Ministre des transports

Ministre du logement et des communications

Suède:Mme Catharina ELMSÄTER-SVÄRD
M. Daniel JOHANSSON

Ministre des infrastructures

Secrétaire d'État au ministère de l'entreprise, de l'énergie et
des communications**Royaume-Uni:**Mme Justine GREENING
M. Andy LEBRECHT

Ministre des transports

Représentant permanent adjoint

Commission:

M. Siim KALLAS
Mme Neelie KROES

Vice-président
Vice-présidente

Le gouvernement de l'État adhérent était représenté comme suit:

Croatie:

M. Siniša Hajdaš DONČIĆ

Ministre des affaires maritimes, des transports et
des infrastructures

POINTS AYANT FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT

QUESTIONS HORIZONTALES ET INTERMODALES

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe - instrument de financement des réseaux transeuropéens

Le Conseil a approuvé une orientation générale partielle sur un projet de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), futur instrument de financement des réseaux transeuropéens (RTE-T) dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications (doc. [11236/12](#)). Le projet de règlement définit les conditions, les méthodes et les procédures relatives à la contribution financière de l'Union aux projets de RTE-T, tandis que les stratégies de développement, les priorités et les mesures de mise en œuvre concernant chacun des secteurs sont définies dans des orientations sectorielles qui seront adoptées séparément. Le Conseil a déjà dégagé une orientation générale sur les orientations pour le secteur des transports (orientations relatives au RTE-T: doc. [8047/12](#)). Les orientations relatives à l'énergie et aux télécommunications sont en revanche encore en cours d'examen.

La principale question en suspens concerne les demandes de plusieurs délégations visant à étendre les possibilités de **financement des projets concernant le transport routier** au moyen de subventions. Alors que le volet du MIE consacré aux transports met nettement l'accent sur le financement du rail et des voies navigables, il permet également, dans certaines conditions, de financer des projets de transport routier au moyen de subventions. La proposition de compromis initialement présentée par la présidence (doc. [10564/12](#)) offrait le plus grand nombre de possibilités à cet égard aux États membres susceptibles de bénéficier d'un soutien au titre du Fonds de cohésion, mais également aux États membres dépourvus de réseau ferroviaire.

À l'issue des débats, le Conseil a convenu d'ajouter les États membres possédant un réseau ferroviaire isolé dépourvus de transports ferroviaires de fret longue distance aux cas pour lesquels des subventions peuvent être accordées aux projets de transport routier. De plus, il a été décidé de prévoir, dans tous les États membres, un cofinancement des travaux liés à des tronçons routiers transfrontaliers, à un taux pouvant atteindre 10 %. Toutefois, toutes ces possibilités de financement sont soumises aux conditions générales régissant les subventions aux projets RTE-T.

Outre le financement de projets routiers et dans le but de dégager un large accord sur un texte de compromis final, le Conseil a porté de 20 à 30 % le taux de cofinancement pour le développement des autoroutes de la mer et a ajouté l'interconnexion des ports maritimes aux indicateurs permettant d'atteindre l'objectif d'une interconnexion et d'une interopérabilité renforcées.

De plus, afin de tenir compte des demandes des délégations, certaines modifications concernant des tronçons ferroviaires ou routiers ou des ports ont été apportées à la liste des corridors du réseau central figurant à l'annexe du règlement. En outre, un considérant précisera que l'achèvement du réseau central de transport suppose non seulement la création de nouvelles infrastructures mais aussi la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes.

Certaines délégations ont également soulevé des questions liées aux instruments financiers et à d'autres dispositions financières relevant du règlement relatif au MIE. Toutefois, dans la mesure où ces questions ne font pas partie de cette orientation générale, elles devront être traitées ultérieurement par les experts budgétaires. Un État membre s'est abstenu pour l'instant, dans l'attente du résultat concernant la partie financière. Une autre délégation a par ailleurs souligné qu'il pourrait être nécessaire de rouvrir le débat sur certaines questions lorsque les décisions budgétaires seront connues.

Le **budget** à allouer aux réseaux transeuropéens dans le cadre du MIE dépendra de l'issue des négociations sur le prochain cadre pluriannuel et il n'est donc pas encore inclus dans cette orientation générale partielle. La Commission a proposé 50 milliards EUR pour la période 2014-2020, dont 31,7 milliards EUR (y compris 10 milliards EUR réservés dans le Fonds de cohésion) alloués au secteur des transports, 9,1 milliards EUR au secteur de l'énergie et environ le même montant au secteur des télécommunications. Par ailleurs, les dispositions relatives à l'aide financière passant par le recours à des instruments financiers innovants tels que les emprunts obligataires, conçus pour attirer des investissements supplémentaires de sources privées et publiques, sont en cours de discussion avec le Parlement européen dans le cadre des négociations relatives au nouveau cadre financier de l'Union et sont également exclues de cette orientation générale partielle.

L'UE contribuera au financement de projets à des taux différents en fonction du secteur et du type d'action concernés. Les **taux de financement** maximaux pour le secteur des transports varient de 20 % à 50 % des coûts éligibles. Dans le secteur de l'énergie, les taux maximaux sont de 50 % mais ils peuvent être portés à 75 % dans des cas particuliers. Dans le secteur des télécommunications, les réseaux à large bande peuvent bénéficier d'un taux de financement maximal de 50 % et les services génériques et les priorités transversales peuvent bénéficier d'un taux maximal de 75 %, tandis que la plateforme numérique "Europeana" pour le patrimoine culturel européen peut bénéficier de taux de financement pouvant atteindre 100 %. Tous ces taux peuvent être relevés d'un maximum de 10 % pour les mesures présentant des synergies transversales ou présentant un intérêt particulier pour la lutte contre le changement climatique.

Pour **pouvoir bénéficier** de l'aide du MIE, les projets doivent être conformes aux exigences énoncées dans les orientations sectorielles. En ce qui concerne les mesures dans le secteur des transports, le règlement MIE définit en outre des critères d'admissibilité à l'aide sous forme de subventions. Son annexe contient en outre une liste de projets présélectionnés relatifs au réseau central RTE-T, y compris des systèmes de gestion du trafic et des corridors du réseau central qui bénéficieront de 80 à 85 % du budget affecté aux transports dans le cadre du MIE. Dans le secteur de l'énergie, tous les projets liés aux zones et aux corridors prioritaires énumérés dans l'annexe du règlement peuvent bénéficier d'un soutien.

Le MIE a pour objectif global de contribuer à la création, à travers toute l'Europe, de réseaux interconnectés hautement performants et respectueux de l'environnement, et contribuera ainsi à la croissance économique et à la cohésion sociale et territoriale au sein de l'Union. À cette fin, le MIE soutiendra des projets qui visent les **objectifs** sectoriels suivants:

- transports: supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes; garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme; améliorer l'intégration et l'interconnexion des différents modes de transport et renforcer l'interopérabilité;
- énergie: améliorer l'intégration du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'énergie à travers les frontières; renforcer la sécurité de l'approvisionnement énergétique; contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement.
- télécommunications: mettre en place des réseaux à large bande à haut débit et créer des infrastructures de services publics numériques transeuropéennes.

La Commission a présenté sa proposition en octobre 2011 (doc. [16176/11](#)). Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position sur la proposition.

Financement et gouvernance des systèmes européens de radionavigation par satellite

Le Conseil a approuvé une orientation générale partielle sur un projet de règlement définissant un nouveau cadre financier et de gouvernance pour les systèmes européens de radionavigation par satellite EGNOS et Galileo pour la période couverte par le cadre financier pluriannuel (2014-2020) (doc. [11105/12](#)). Ce règlement remplacera le règlement de base actuel relatif aux programmes européens de radionavigation par satellite, adopté en 2008 et couvrant les années 2007 à 2013.

Sur la base du résultat des travaux ministériels, la proposition de compromis de la présidence (doc. [10189/12](#)) a été légèrement modifiée en ce qui concerne la disposition relative à la sous-traitance dans le cadre des règles de passation des marchés. Afin d'encourager la participation des petites et moyennes entreprises, il a été précisé que la sous-traitance devrait se faire au moyen d'appels d'offres concurrentiels, aux niveaux de sous-traitance appropriés.

De plus, une déclaration sur les activités d'homologation de sécurité a été adoptée, qui invite la Commission à présenter une proposition en vue de veiller à ce que la conformité des systèmes avec les exigences en matière de sécurité soit contrôlée de manière indépendante.

La Commission a signalé qu'elle avait certains doutes quant à l'orientation générale approuvée par le Conseil, notamment eu égard à l'absence de délégation de pouvoir à la Commission pour modifier certains éléments du règlement.

L'orientation générale partielle doit encore être complétée par une disposition sur l'enveloppe budgétaire. Une délégation, en principe favorable au texte, s'est abstenue pour l'instant, dans l'attente de la décision sur la partie budgétaire.

Les programmes seront **financés** sur le budget de l'UE, les ressources nécessaires pour la période 2014-2020 étant estimées à environ 7,9 milliards EUR en prix courants. Le montant exact du financement qui doit être mis à disposition par l'UE est exclu de l'orientation générale partielle car il dépendra du résultat des discussions relatives au prochain cadre financier pluriannuel. Les États membres pourraient fournir des fonds supplémentaires afin de financer des éléments supplémentaires dans des cas particuliers. Les pays tiers et les organisations internationales pourraient également verser des contributions complémentaires.

Les **activités** qui doivent être financées dans le cadre du règlement concernent l'achèvement de la phase de déploiement de Galileo (c'est-à-dire la mise en place des infrastructures spatiales et terrestres) et l'exploitation des systèmes Galileo et EGNOS.

En matière de **gouvernance**, les tâches seront clairement réparties entre la Commission, l'agence spatiale européenne et l'agence du GNSS européen.

- la Commission assumera la responsabilité globale, à savoir la gestion des fonds, l'organisation de la délégation des tâches, le suivi de la mise en œuvre des programmes et la sécurité de ces derniers;
- l'agence du GNSS européen sera responsable des tâches liées à la phase d'exploitation des programmes Galileo et EGNOS, y compris la gestion du programme et la commercialisation des services. La mise en œuvre des procédures de sécurité fera également partie de ses attributions;
- l'agence spatiale européenne aura la responsabilité des tâches liées notamment à la conception du système et aux marchés publics qui s'y rapportent pendant la phase de déploiement du programme Galileo. Elle coopérera en outre avec l'agence du GNSS pour l'exploitation des programmes Galileo et EGNOS, en particulier en ce qui concerne le soutien technique et les évolutions techniques futures.

Le projet de règlement contient également des règles en matière de **marchés publics** dans les programmes, visant à promouvoir la plus large participation possible dans toute l'Union et à garantir des conditions équitables de concurrence. Les soumissionnaires seront invités à sous-traiter une part du marché.

Cette proposition a été présentée par la Commission en décembre 2011 (doc. [17844/11](#)). Son adoption requiert l'approbation du Conseil et du Parlement européen.

EGNOS, le système européen de navigation par recouvrement géostationnaire, accroît la précision des services GPS civils, sa zone de couverture géographique étant centrée sur l'Europe, avec une possibilité d'extension aux autres régions du monde dans l'avenir. Il est déjà opérationnel et disponible, fournissant à la fois un service ouvert et un service de recherche et de sauvetage dans le domaine de l'aviation.

Galileo sera un système de radionavigation par satellite mondial européen et indépendant, qui fournira cinq services:

- un service ouvert (dit "Open Service" ou OS) gratuit pour l'utilisateur et fournissant des informations de positionnement et de synchronisation;
- un "service commercial" (dit "Commercial Service" ou CS) permettant le développement d'applications à des fins professionnelles ou commerciales grâce à des performances accrues supérieures à celles procurées par le service ouvert;
- un "service public réglementé" (dit "Public Regulated Service" ou PRS) réservé aux utilisateurs autorisés par les gouvernements;
- la participation au service international de recherche et de sauvetage (dit "Search and Rescue Support Service" ou SAR) en détectant les signaux d'urgence; et
- la participation aux services de contrôle d'intégrité destinés aux utilisateurs d'applications de "sauvegarde de la vie" (SoL); la fonction de sauvegarde de la vie, qui sera assurée en coopération avec le système américain GPS, permet aux utilisateurs pour lesquels la sécurité est essentielle, par exemple les compagnies aériennes ou maritimes, d'être avertis lorsque certains degrés de précision ne sont pas assurés.

Les premiers services (OS, PRS et SAR) devraient être disponibles d'ici 2014-2015. Le système sera pleinement opérationnel lorsque tous les satellites seront mis en place, ce qui devrait être fait en 2019-2020.

AVIATION

Restrictions d'exploitation relatives au bruit dans les aéroports

Le Conseil a convenu d'une orientation générale sur un projet de règlement mettant à jour la directive de 2002 concernant l'introduction de restrictions d'exploitation dans les aéroports de l'UE visant à limiter les nuisances sonores provenant du trafic aérien (doc. [10897/12](#)). Cette mise à jour harmonise, clarifie et renforce davantage les règles communes régissant la manière dont les décisions sur ces restrictions doivent être prises. Les règles, qui se fondent sur les principes arrêtés par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), également dénommés "approche équilibrée", couvrent en particulier l'évaluation et la gestion du bruit lié au trafic aérien et sont conçues pour déterminer le moyen offrant le meilleur rapport coût-efficacité de traiter le problème du bruit lié au trafic aérien dans chaque aéroport concerné, les restrictions d'exploitation ne constituant qu'une solution de dernier ressort. Toutefois, cet acte législatif ne définit pas de seuils spécifiques pour le bruit, seuils qui demeurent de la compétence des autorités nationales ou locales. Le règlement ne s'applique qu'aux aéroports de grande taille dont le trafic excède 50 000 mouvements d'aéronefs civils par année.

Une délégation, toutefois, aurait préféré que le texte prenne la forme juridique d'une directive plutôt que d'un règlement. En outre, elle conserve des doutes quant au droit de la Commission d'examiner les décisions relatives aux restrictions d'exploitation.

Le projet de règlement prévoit deux changements essentiels:

- Préalablement à l'application d'une restriction d'exploitation, la Commission sera en **droit d'examiner le processus** suivi par l'autorité compétente **pour introduire la restriction**. Si la Commission considère que le processus ne satisfait pas aux dispositions du règlement, elle adresse une notification à l'autorité, qui doit tenir dûment compte des observations de la Commission. Ce nouveau dispositif d'examen est destiné à réduire le risque de différends internationaux dans le cas où les mesures de restriction auraient une incidence sur des transporteurs de pays tiers. Les délégations n'ont pas accepté la proposition initiale de la Commission prévoyant qu'elle puisse suspendre les restrictions d'exploitation liées au bruit proposées par un État membre.

- Un seuil de bruit plus strict sera appliqué aux fins de la définition des "**aéronefs présentant une faible marge de conformité**" afin de tenir compte de la modernisation des flottes et de promouvoir le retrait progressif des aéronefs anciens et bruyants. On entend par "aéronefs présentant une faible marge de conformité" une catégorie d'appareils produisant un niveau de bruit qui n'est que légèrement inférieur au niveau de bruit maximum autorisé défini par l'OACI. Le critère en vertu duquel un appareil est défini comme ne présentant qu'une faible marge de conformité est l'écart entre le niveau de bruit qu'il produit et le niveau de bruit maximum autorisé. La nouvelle définition accroît progressivement cet écart, de sorte que sont inclus des appareils qui auraient été considérés auparavant comme pleinement conformes: alors que dans le cadre des règles actuelles la marge est fixée à moins de 5 EPNdB (décibels de bruit effectivement perçu), les nouvelles dispositions la portent à moins de 8 EPNdB dans un premier temps, puis à moins de 10 EPNdB quatre ans plus tard. Les restrictions d'exploitation touchant les aéronefs présentant une faible marge de conformité encourageront les compagnies aériennes qui les exploitent à les remplacer par des appareils moins bruyants, parce qu'à défaut elles ne pourraient plus assurer des vols à destination de l'aéroport concerné.

En outre, le nouveau texte prévoit que les autorités chargées d'arrêter les restrictions d'exploitation doivent être indépendantes des autres parties directement affectées par cette mesure. Il met également davantage l'accent sur la nécessité de tenir compte des répercussions éventuelles sur les capacités de l'ensemble du réseau aérien européen lorsqu'il est envisagé d'instaurer des restrictions d'exploitation liées au bruit dans un aéroport déterminé.

Le règlement vise à maintenir un équilibre entre, d'une part, les intérêts des citoyens, qui doivent être protégés du bruit généré par le trafic aérien, et, d'autre part, les besoins de transport aérien. Il est jugé nécessaire de mettre à jour de la directive de 2002, qui a amorcé l'harmonisation des modalités d'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans l'UE, notamment afin de tenir compte des problèmes de capacités croissants dans les transports aériens et de s'assurer que les mesures de réduction du bruit offrent un rapport coût-bénéfices avantageux.

La proposition, présentée par la Commission en décembre 2011 (doc. [18010/11](#)), s'inscrit dans le cadre du paquet "aéroports", qui comprend par ailleurs des propositions relatives aux services d'assistance en escale et à l'attribution des créneaux horaires et vise à relever deux défis essentiels: la capacité aéroportuaire et la qualité des services aéroportuaires. Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position sur la proposition.

TRANSPORTS MARITIMES

Mise en œuvre de la convention du travail maritime

Le Conseil a pris note de l'état des travaux sur deux propositions de directives définissant les responsabilités des États du pavillon, d'une part, et des États du port, d'autre part, pour ce qui est de la **mise en œuvre de la convention du travail maritime** adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail.

Les instances préparatoires du Conseil n'ont entamé que récemment les débats sur les propositions de la Commission (doc. [8241/12](#) et [8239/12](#)). Le rapport sur l'avancement des travaux élaboré par la présidence (doc. [9863/12](#)) montre que, d'une manière générale, les États membres ont bien accueilli les propositions, encore qu'ils aient fait part de préoccupations en ce qui concerne l'absence d'analyse d'impact, la nécessité d'éviter de créer de nouvelles charges administratives et celle de s'en tenir davantage à la lettre de la convention du travail maritime. Le rapport énonce également un certain nombre de questions spécifiques soulevées par les États membres concernant chacune des propositions.

Certaines délégations ont pris la parole pour mettre en avant certaines questions figurant dans le rapport sur l'avancement des travaux. En ce qui concerne la proposition relative aux États du pavillon, une demande a été formulée pour que l'on prévoie la possibilité d'exempter les navires plus petits des inspections périodiques. Pour ce qui est de la proposition relative aux États du port, un besoin de clarification a été ressenti en ce qui concerne la situation des États membres qui n'ont pas ratifié la convention et concernant l'introduction d'une disposition destinée à éviter toute réduction du niveau de protection sociale des travailleurs à la suite de la mise en œuvre de la directive. Un autre sujet de préoccupation concerne la possibilité de soumettre les navires battant pavillon d'un État qui n'a pas ratifié plusieurs conventions à des inspections supplémentaires à tout moment, en sus des inspections périodiques.

Les ministres ont invité les instances préparatoires du Conseil à poursuivre l'examen des propositions.

Le projet de directive relative aux **États du pavillon** vise à garantir que les États membres s'acquittent de l'obligation qui leur incombe, en tant qu'États du pavillon, de vérifier que les navires battant leur pavillon respectent les dispositions de la directive 2009/13/CE, qui a transposé dans le droit de l'UE une part importante de la convention du travail maritime. La nouvelle directive est nécessaire dans la mesure où la directive de 2009, qui met en œuvre un accord entre les partenaires sociaux de l'Union relatif à la convention, ne couvre pas la mise en application.

La directive proposée exige des États du pavillon qu'ils établissent des mécanismes d'inspection pour assurer le contrôle de la conformité, dispose que le personnel chargé de cette vérification doit posséder les compétences et l'indépendance nécessaires et prévoit une procédure de plainte. Elle reprend ainsi certaines dispositions d'application de la convention.

La nouvelle directive complètera non seulement la directive 2009/13/CE mais aussi la directive existante sur les obligations des États du pavillon (directive 2009/21/CE), qui a intégré dans le droit de l'UE le système d'audit des États du pavillon établi par l'OMI et introduit la certification de la qualité des autorités maritimes nationales, mais ne couvre pas les aspects sociaux dont traite la convention de l'OIT.

Outre le projet de directive relative aux obligations des États du pavillon en ce qui concerne la mise en application des règles sociales dans le secteur maritime, il est également proposé de modifier la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'**État du port**. Si le contrôle de l'application des normes maritimes internationales incombe au premier chef à l'État du pavillon, le contrôle par l'État du port constitue une sorte de "filet de sécurité" qui garantit que l'État du port intervient lorsque l'État du pavillon ne s'acquitte pas de cette tâche. Un tel système de contrôle par l'État du port, fondé sur des inspections et l'application de critères communs et de procédures harmonisées, a été instauré dans l'Union par la directive 2009/16/CE, dans le but d'éliminer les navires ne répondant pas aux normes et de faire appliquer la législation maritime internationale et de l'Union. Cette directive fait déjà référence aux normes sociales de l'OIT, mais doit être actualisée et alignée sur les prescriptions de la convention du travail maritime pour ce qui est des obligations de l'État du port.

Cette mise à jour a pour effet en particulier d'inclure de nouveaux documents à vérifier, à savoir le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime, d'étendre le champ d'application des inspections à d'autres prescriptions de la convention du travail maritime, d'établir des modalités de traitement des plaintes et de faire d'une infraction grave et répétée à la convention du travail maritime un motif d'immobilisation d'un navire. En outre, de nouvelles règles relatives aux compétences déléguées et aux compétences d'exécution conférées à la Commission seront introduites pour tenir compte des nouvelles procédures mises en place par le traité de Lisbonne, qui est entré en vigueur après l'adoption de la directive de 2009.

La **convention du travail maritime** de l'OIT vise à garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires et à limiter le dumping social, de façon à assurer une concurrence équitable aux armateurs qui respectent les droits des gens de la mer. The Convention covers matters such as the minimum requirements for seafarers to work on board a ship; conditions of employment; logement, loisirs, alimentation et service de table, health protection, medical care, welfare and social security protection; as well as compliance and enforcement.

Projet pilote "Blue Belt" (Ceinture bleue)

Le Conseil a tenu un débat public sur le projet pilote "Blue Belt" mené en 2011 et destiné à encourager le transport maritime entre les ports situés dans l'UE (transport maritime à courte distance). Le concept de "ceinture bleue" a pour objectif de créer un véritable espace maritime sans barrières pour les échanges intracommunautaires en simplifiant et en accélérant les procédures administratives par l'utilisation de dispositifs techniques de suivi modernes.

Le projet pilote, qui a été mis en œuvre par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), a eu recours au système communautaire d'échange d'informations maritimes SafeSeaNet aux fins de la transmission aux autorités douanières des données relatives au trafic des navires. L'évaluation du projet pilote a fait apparaître que l'approche "ceinture bleue" permet d'assurer un suivi fiable du trafic des navires et pourrait être appliquée pour simplifier les procédures (le rapport intégral sur l'évaluation du projet pilote peut être consulté sur le site de l'EMSA, à l'adresse: <http://www.emsa.europa.eu>; pour un résumé, voir le doc. [10418/12](#)).

Les débats, qui s'appuient sur une note de réflexion élaborée par la présidence (doc. [9791/12](#)), avaient pour objectif de fournir des orientations quant à d'éventuelles mesures de suivi. De manière générale, les ministres étaient favorables à la poursuite de la mise en œuvre et du développement du concept de ceinture bleue.

L'intégration des services "ceinture bleue" dans un cadre juridique permanent faisait également l'objet d'un large soutien, même si plusieurs délégations ont souligné la nécessité d'évaluer scrupuleusement les coûts et les avantages avant d'entreprendre des travaux législatifs. Plusieurs délégations ont insisté sur le fait qu'il fallait éviter tout double emploi et veiller au rapport coût-efficacité. L'importance de procédures douanières plus souples et la nécessité de revoir la législation douanière de l'UE en conséquence ont également été soulignées. Certains États membres ont demandé que l'accent soit mis plus nettement sur l'objectif ultime de la création d'un vrai marché intérieur du transport maritime.

Afin d'améliorer la coordination entre les différentes autorités concernées, plusieurs États membres ont indiqué qu'il fallait renforcer la sensibilisation au concept de la ceinture bleue au moyen d'informations appropriées. Une fois de plus, le rôle crucial des autorités douanières a été souligné. Certaines délégations ont évoqué les services de guichet unique, qui permettent de déposer en une fois l'ensemble des informations et documents requis à un point de contact central, comme un moyen de renforcer la coordination et l'harmonisation. De plus, la plupart des délégations sont favorables à une extension des services de guichet unique au-delà des communications entre navires, armateurs et autorités nationales, de manière à englober toutes les parties prenantes du secteur du transport maritime, pour autant que la protection des données sensibles soit assurée. Toutefois, certaines délégations ont mis en garde face à une extension trop rapide, avant qu'ait été acquise une expérience suffisante des règles actuelles concernant le guichet unique, qui devraient s'appliquer à partir de la mi-2015 uniquement.

La présidence a résumé les avis des États membres dans un document de synthèse (doc. [11204/12](#)).

Le concept de "ceinture bleue" et le lancement d'un projet pilote avaient été approuvés par le Conseil en décembre 2010 (voir les conclusions figurant dans le doc. [16266/10](#)). La Commission a inclus l'initiative "ceinture bleue" dans son livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports" (doc. [8333/11](#)).

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Informations du secteur public

Le Conseil a pris note d'un rapport de la présidence sur l'avancement des travaux (doc. [10403/12](#)) exposant les travaux réalisés à ce jour et les ministres ont tenu un débat d'orientation public sur cette question.

La Commission a présenté en décembre 2011 sa proposition visant à réviser la directive 2003/98/CE concernant la réutilisation des informations du secteur public (ci-après "la directive ISP") (doc. [18555/11](#)). Le réexamen de la directive fait partie de la stratégie numérique pour l'Europe et de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive.

Les ministres ont plus particulièrement axé leurs interventions sur les deux questions suivantes que la présidence avait préparées: comment la directive ISP peut-elle stimuler au mieux le marché unique et le programme pour la croissance et comment la directive ISP modifiée pourrait-elle encourager une approche équilibrée visant à réduire les coûts pour les entreprises qui accèdent à des données réutilisables tout en tenant compte de la nécessité pour les autorités publiques de rentrer dans leurs frais? (doc. [9959/12](#)).

Les informations du secteur public constituent la source d'information la plus abondante d'Europe. Elles sont produites et recueillies par des organismes du secteur public et englobent cartes numériques, données météorologiques, données juridiques, informations sur la circulation routière, données financières, économiques et autres. La plupart de ces données brutes pourraient être réutilisées ou intégrées dans de nouveaux produits et services, que nous utilisons au quotidien, tels que les systèmes de navigation embarqués, les prévisions météorologiques ou les services financiers et produits d'assurance.

L'objectif de cette proposition est d'éliminer les différences qui apparaissent ou qui persistent entre les États membres en ce qui concerne l'exploitation des ISP, et qui entravent la réalisation de la totalité du potentiel économique de cette ressource. Cette proposition vise en outre à faciliter la création de produits et de services fondés sur les ISP à l'échelle de l'Union et à assurer l'utilisation transfrontalière efficace des ISP en vue de créer des produits et des services à valeur ajoutée.

La proposition de modification de la Commission comporte notamment trois nouveaux éléments essentiels: l'extension du champ d'application aux institutions culturelles; l'obligation d'autoriser la réutilisation de documents accessibles existants détenus par des organismes du secteur public; les règles de tarification applicables à la réutilisation.

La proposition a été examinée par le groupe "Télécommunications et société de l'information" lors de plusieurs réunions. Les délégations ont généralement salué la proposition et se sont déclarées favorables à ses objectifs. Les discussions ont porté sur l'extension du champ d'application et sur les limites et les règles relatives à la facturation de redevances supérieures aux coûts marginaux. Les travaux sur ce dossier se poursuivront sous la présidence chypriote. Le vote de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie du Parlement européen est prévu pour septembre 2012.

Les réseaux transeuropéens de télécommunications

Le Conseil a tenu débat d'orientation public sur un projet de règlement concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications et pris note d'un rapport de la présidence sur l'état d'avancement des travaux (doc. [10451/12](#)).

Les ministres ont axé leurs interventions sur les critères à utiliser pour la sélection de projets de déploiement du haut débit et sur les types d'infrastructures de services numériques européens transfrontaliers susceptibles de bénéficier d'un financement (doc. [9963/12](#)).

La Commission a présenté sa proposition en octobre 2011 (doc. [16006/11](#)). Le règlement établira des orientations couvrant les objectifs et les priorités envisagés dans le domaine des réseaux à large bande et des infrastructures de services publics numériques. Les orientations seront accompagnées d'un inventaire des projets d'intérêt commun dans ce domaine.

Dans le secteur des réseaux à large bande, les projets d'intérêt commun devraient favoriser le déploiement de réseaux à large bande à haut débit ou à très haut débit. Cela permettra d'atteindre, d'ici 2020, les objectifs figurant dans la stratégie numérique pour l'Europe, à savoir une couverture à 30 Mbps pour tous ou une proportion de foyers européens disposant d'abonnements offrant un débit supérieur à 100 Mbps au moins égale à 50 %. Un portefeuille équilibré de projets à 30 et à 100 Mbps est prévu dans toute l'UE.

Dans le domaine des infrastructures de services numériques, les projets d'intérêt commun pourraient concerner les connexions transeuropéennes ultrarapides au réseau de base pour les administrations publiques, la fourniture transfrontalière de services d'administration électronique reposant sur des systèmes d'identification et d'authentification interopérables, permettant l'accès aux informations du secteur public, aux ressources multilingues, aux services de sûreté et de sécurité en ligne et aux services énergétiques intelligents.

Le groupe "Télécommunications et société de l'information" a examiné cette proposition lors de plusieurs réunions. Les questions ci-après, en particulier, devront être réexaminées de manière approfondie par les délégations: la participation des États membres, notamment pour ce qui est des étapes préparatoires de la sélection des projets et de la modification de la description des projets d'intérêt commun, le rôle et le statut du groupe d'experts proposé, le contenu de l'annexe du règlement proposé relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et les relations entre le règlement MIE et d'autres instruments financiers, tels que les fonds structurels et de cohésion.

Les financements de l'UE liés à ce règlement seront négociés dans le cadre de l'instrument financier "MIE", qui porte sur le prochain cadre financier pluriannuel (2014-2020). Les ministres des transports ont examiné la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de manière plus approfondie le premier jour de la session du Conseil TTE (voir ci-dessus, page 9). La Commission a présenté cette proposition en juin 2011 (doc. [16176/11](#)) dans le but de promouvoir la réalisation d'infrastructures prioritaires dans le domaine de l'énergie, des transports et des services numériques avec un fonds unique doté de 40 milliards d'euros, dont 9,2 milliards seront consacrés aux réseaux à large bande et aux infrastructures de services numériques.

Le vote de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie du Parlement européen est prévu pour novembre 2012.

DIVERS

Transports

Échange de quotas d'émission dans le secteur de l'aviation

La Commission a signalé que des pays non membres de l'UE continuaient de s'opposer à l'application du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE à leurs compagnies aériennes. La Commission a souligné que l'UE devait rester unie, tout en étant prête à adapter son système si une solution globale était trouvée. Lors de la prochaine réunion du Conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui doit se tenir à Montréal (Canada) au cours de la deuxième quinzaine du mois de juin, les possibilités susceptibles de faire avancer ce dossier seront envisagées.

Un certain nombre d'États membres ont fait part de leurs préoccupations à l'égard des mesures de rétorsion qui pourraient porter préjudice à des entreprises ou à des compagnies aériennes de l'UE. Il a été rappelé qu'il fallait réagir à ces mesures de manière coordonnée et continuer de rechercher un accord sur un texte général dans le cadre de l'OACI.

Service européen de télépéage

Le Conseil a été informé par la Commission de la mise en œuvre d'un Service européen de télépéage (SET) dont le but est d'assurer l'interopérabilité, dans l'ensemble de l'UE, de tous les systèmes de télépéage routiers, de sorte qu'une seule unité embarquée soit nécessaire dans un véhicule donné (doc. [10473/12](#)). Si certains progrès ont été réalisés, il semble que les travaux n'aient pas suffisamment avancé pour que soit respecté le délai fixé au mois d'octobre 2012 en ce qui concerne la mise en place d'une couverture à l'échelle de l'UE pour les poids lourds. Il faut donc accélérer les travaux, en fournissant par exemple les orientations nécessaires, en élaborant une procédure d'essai d'un coût abordable, en partageant les informations et en utilisant le cadre du réseau transeuropéen de transport pour accompagner la mise en œuvre du SET.

Séminaire sur la piraterie

La Commission a informé le Conseil des résultats d'un séminaire sur la piraterie et les vols à main armée organisé par la Commission en coopération avec la présidence danoise à Bruxelles, les 28 et 29 mars (doc. [10619/12](#)). Le séminaire, auquel ont participé les institutions de l'UE et ainsi que des organisations internationales et des représentants du secteur maritime et d'entreprises de sécurité privées, a traité de questions telles que l'impact de la piraterie sur le travail et la vie des gens de mer, les répercussions économiques, le recours à des agents de sécurité armés privés à bord des navires, la présence militaire de l'UE dans le Golfe d'Aden et le soutien au développement en Somalie. La Commission a insisté sur le fait que des mesures devaient être prises non seulement en mer, mais aussi à terre, pour s'attaquer aux causes profondes telles que l'absence d'État de droit et l'insuffisance des capacités.

Programme de travail de la future présidence

La délégation chypriote a présenté le programme de travail de la prochaine présidence dans le secteur des transports.

De manière générale, les travaux concernant les propositions législatives sur lesquelles des orientations générales ont été dégagées se poursuivront, autrement dit sur la refonte du "paquet ferroviaire", sur les propositions concernant les services d'assistance en escale et les restrictions d'exploitation relatives au bruit dans les aéroports, sur les orientations du RTE T, sur le règlement relatif au MIE et le règlement concernant Galileo et EGNOS.

En outre, en ce qui concerne les transports terrestres, la proposition relative au tachygraphe et la sécurité routière, notamment celle des jeunes conducteurs, seront des questions majeures. Dans le domaine de l'aviation, la proposition relative aux créneaux horaires, qui constitue la troisième partie du "paquet aéroports", figurera à l'ordre du jour, tout comme la question des blocs d'espace aérien fonctionnels dans le cadre de l'initiative concernant le ciel unique européen. En ce qui concerne les questions intermodales, les technologies numériques dans le secteur des transports feront l'objet d'une réunion ministérielle informelle.

Dans le domaine du transport maritime, la présidence tentera de parvenir à un accord sur les deux propositions concernant les responsabilités de l'État de pavillon, d'une part, et de l'État du port, d'autre part, en vue de l'application de la convention du travail maritime. Elle a également l'intention de discuter du financement pluriannuel de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), et d'une proposition qui devrait être présentée par la Commission cet automne concernant la lutte contre la pollution des mers. En outre, les ministres des transports seront invités à participer au débat sur la politique maritime intégrée de l'UE.

Télécommunications

Dossier "itinérance"

La présidence a donné au Conseil des informations sur le règlement "itinérance" (doc. [10567/12](#)). L'accord politique avec le Parlement européen a été atteint le 28 mars; ce dernier a adopté le règlement le 10 mai et le Conseil, le 30 mai (voir le doc. [10362/12](#)). Le règlement sera publié au Journal officiel de l'UE le 30 juin et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2012.

Confiance dans les transactions électroniques au sein du marché intérieur

La Commission a présenté aux ministres une nouvelle proposition de règlement visant à sécuriser les transactions électroniques transfrontières au sein de l'UE, qu'elle a adoptée le 4 juin 2012.

Le règlement établit des règles sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur. Il établit aussi un cadre juridique pour les signatures électroniques, les cachets électroniques, les horodatages électroniques, les documents électroniques, les services de fourniture électronique et l'authentification d'un site Web. Il contribuera à renforcer la confiance dans le marché en ligne pour les biens et les services et, partant, à l'achèvement du marché intérieur et à la croissance.

Pour de plus amples informations, voir:

http://ec.europa.eu/information_society/policy/esignature/eu_legislation/regulation/index_en.htm

Le programme de travail de la prochaine présidence

La délégation chypriote a informé le Conseil de son programme de travail (doc. [10730/12](#)). Ses travaux seront axés en particulier sur les propositions législatives suivantes: le règlement sur les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de télécommunications, le règlement sur l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information et la directive concernant la réutilisation des informations du secteur public. La réunion informelle consacrée aux télécommunications et aux transports se tiendra à Nicosie les 16 et 17 juillet 2012. La session du Conseil TTE (Télécommunications) aura lieu le 21 décembre 2012.

AUTRES POINTS APPROUVÉS

TRANSPORTS

Certification de navigabilité et environnementale des aéronefs - refonte des règles d'application

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption par la Commission d'une refonte des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (doc. [8632/12](#)).

Cette refonte réunit dans un texte unique les modifications apportées au fil du temps au règlement de la Commission de 2003 qui contient ces règles. En outre, le nouveau projet de règlement actualise les exigences et les procédures en matière de certification afin de maintenir un niveau uniforme et élevé de sécurité aérienne. Les modifications portent notamment sur la démonstration de la conformité, les aéronefs légers et les réparations des groupes auxiliaires de puissance.

Le projet de règlement est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle; le Conseil ayant à présent donné son accord, la Commission peut l'adopter, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose.

Accord dans le domaine de l'aviation avec la République de Moldavie *

Le Conseil a approuvé la signature et l'application provisoire d'un accord qui établira progressivement un "espace aérien commun" entre l'UE et la République de Moldavie; l'accord remplace ou complète les accords bilatéraux conclus entre des États membres et la Moldavie (décision sur la signature: doc. [8181/12](#); accord: doc. [8185/12](#); déclarations: doc. [10453/12](#) + [ADD 1](#) + [ADD 2](#) + [ADD 3](#)).

Cet accord vise à ouvrir progressivement les marchés en termes de liaisons et de capacités, à établir des conditions de concurrence équitables, sans discrimination, pour les transporteurs aériens de l'UE et de la République de Moldavie, à organiser la coopération en matière réglementaire et à aligner progressivement la législation de la République de Moldavie dans le domaine de l'aviation sur la législation de l'UE en ce qui concerne des matières telles que la sécurité, la sûreté, la gestion du trafic aérien, les aspects sociaux et l'environnement.

SÛRETÉ NUCLÉAIRE

Accord de coopération Euratom/Afrique du Sud

Le Conseil a adopté une décision portant approbation de la conclusion, par la Commission, de l'accord entre la Communauté européenne de l'énergie atomique et le gouvernement d'Afrique du Sud sur la coopération dans le domaine des utilisations pacifiques de l'énergie nucléaire (doc. [9729/12](#) + [COR 1](#)).

L'objectif de cet accord est d'encourager et de faciliter la coopération dans le domaine des utilisations pacifiques de l'énergie nucléaire, en vue de renforcer l'ensemble des relations de coopération entre Euratom et l'Afrique du Sud, en fonction des besoins et des priorités de leurs programmes nucléaires respectifs.

Il vise à promouvoir la coopération scientifique et technique entre la Communauté et l'Afrique du Sud et, en particulier, à faciliter la participation des entités de recherche sud-africaines aux projets relevant des programmes de recherche d'Euratom pertinents ainsi qu'à assurer une participation réciproque des entités de recherche d'Euratom et de ses États membres aux projets sud africains menés dans des domaines analogues.

POSTES

Participation de l'UE à l'Union postale universelle

Le Conseil a adopté des conclusions sur la participation de l'UE à l'Union postale universelle (UPU) (doc. [9341/12](#)). Dans ce texte, le Conseil approuve notamment la résolution figurant dans l'annexe, qui demande au 25e Congrès de l'UPU d'accorder à l'UE le statut d'observateur de droit auprès de l'UPU et de ses organes. Le Congrès se tiendra du 24 septembre au 15 octobre 2012 à Doha, Qatar.

L'UPU est une agence spécialisée des Nations unies qui a pour but d'assurer l'organisation et le perfectionnement des services postaux dans le contexte international et de favoriser le développement de la collaboration internationale dans ce domaine.

ENVIRONNEMENT

Commerce des espèces de faune et de flore sauvages

Le Conseil a décidé de ne pas s'opposer à l'adoption du règlement de la Commission modifiant, en ce qui concerne certaines dispositions ayant trait au commerce des espèces de faune et de flore sauvages, le règlement (CE) n° 865/2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil (doc. [9214/12](#)).

Le règlement de la Commission est soumis à la procédure de réglementation avec contrôle; le Conseil ayant à présent donné son accord, la Commission peut l'adopter, à moins que le Parlement européen ne s'y oppose.

LÉGISLATION ALIMENTAIRE

Aliments destinés aux personnes vulnérables - orientation générale

Le Conseil a arrêté une orientation générale¹ sur un nouveau règlement de l'UE concernant des aliments considérés comme essentiels pour certaines personnes vulnérables tels les nourrissons et les enfants en bas âge, dans l'attente d'une position en première lecture du Parlement européen (doc. [10086/12](#)).

Pour de plus amples informations, voir le communiqué de presse (doc. [10381/12](#)).

¹ Une orientation générale est un accord politique dégagé au sein du Conseil dans l'attente de la position du Parlement européen en première lecture.