

# Journal officiel

## de l'Union européenne

L 170



Édition  
de langue française

### Législation

53<sup>e</sup> année  
6 juillet 2010

Sommaire

#### II Actes non législatifs

##### RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 588/2010 de la Commission du 5 juillet 2010 approuvant des modifications mineures du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Sopressa Vicentina (AOP)] ...** 1
- ★ **Règlement (UE) n° 589/2010 de la Commission du 5 juillet 2010 modifiant le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil en ce qui concerne les limites de capture pour les pêcheries de lançon dans les eaux UE de la zone III a et dans les eaux UE des zones II a et IV** ..... 7
- ★ **Règlement (UE) n° 590/2010 de la Commission du 5 juillet 2010 modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté <sup>(1)</sup>** ..... 9
- Règlement (UE) n° 591/2010 de la Commission du 5 juillet 2010 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes ..... 31
- Règlement (UE) n° 592/2010 de la Commission du 5 juillet 2010 modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement (CE) n° 877/2009 pour la campagne 2009/2010 ..... 33

Prix: 4 EUR

(suite au verso)

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

# FR

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

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

DÉCISIONS

2010/375/UE:

- ★ **Décision de la Commission du 18 juin 2010 concernant la répartition des quantités de substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones qui sont autorisées pour des utilisations essentielles ou critiques en laboratoire et à des fins d'analyse dans l'Union en 2010, en application du règlement (CE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone [notifiée sous le numéro C(2010) 3850].**..... 35

2010/376/UE:

- ★ **Décision de la Commission du 2 juillet 2010 concernant les exigences de sécurité que doivent comporter les normes européennes relatives à certains produits utilisés dans l'environnement de sommeil des enfants, en application de la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil** ..... 39

RÈGLEMENTS INTÉRIEURS ET DE PROCÉDURE

- ★ **Modifications des Instructions pratiques aux parties** ..... 49
- ★ **Modifications des Instructions au greffier du Tribunal** ..... 53



## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (UE) N° 588/2010 DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

**approuvant des modifications mineures du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Soprèssa Vicentina (AOP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil du 20 mars 2006 relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine des produits agricoles et des denrées alimentaires<sup>(1)</sup>, et notamment son article 9, paragraphe 2, seconde phrase,

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à l'article 9, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (CE) n° 510/2006 et en vertu de l'article 17, paragraphe 2, dudit règlement, la Commission a examiné la demande de l'Italie pour l'approbation d'une modification des éléments du cahier des charges de l'appellation d'origine protégée «Soprèssa Vicentina», enregistrée en vertu du règlement (CE) n° 2400/96 de la Commission<sup>(2)</sup> tel quel modifié par le règlement (CE) n° 492/2003<sup>(3)</sup>.

(2) La demande a pour but de modifier le cahier des charges en précisant les modalités de marquage des porcs utilisés comme matière première.

(3) La Commission a examiné la modification en question et a conclu qu'elle est justifiée. Comme la modification est mineure au sens de l'article 9 du règlement (CE) n° 510/2006, la Commission peut l'approuver sans recourir à la procédure décrite aux articles 5, 6 et 7 dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le cahier des charges de l'appellation d'origine protégée «Soprèssa Vicentina» est modifié conformément à l'annexe I du présent règlement.

*Article 2*

Le document unique mis à jour figure à l'annexe II du présent règlement.

*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 5 juillet 2010.

Par la Commission  
Le président  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 93 du 31.3.2006, p. 12.

<sup>(2)</sup> JO L 327 du 18.12.1996, p. 11.

<sup>(3)</sup> JO L 73 du 19.3.2003, p. 3.

## ANNEXE I

Au cahier des charges de l'appellation d'origine protégée «Soprèssa Vicentina», la modification suivante est approuvée:

À l'article 2 «Description du produit», point 2.1.3 «Âge à l'abattage», introduction de «ou sur l'oreille»:

«L'âge minimum d'abattage est de neuf mois et peut être vérifié à partir des données indiquées par le timbre tatoué sur la cuisse des porcs dans les 30 jours suivant leur naissance.»

est remplacé par

«L'âge minimal d'abattage est de neuf mois et peut être vérifié à partir des données indiquées par le timbre tatoué sur la cuisse ou sur l'oreille des porcs dans les 30 jours suivant leur naissance.»

---

## ANNEXE II

## DOCUMENT UNIQUE

Règlement (CE) n° 510/2006 du Conseil relatif à la protection des indications géographiques et des appellations d'origine

## «SOPRÈSSA VICENTINA»

N° CE: IT-PDO-0105-0145-10.8.2009

IGP ( ) AOP (X)

**1. Dénomination:**

«Soprèssa Vicentina»

**2. État membre ou pays tiers:**

Italie

**3. Description du produit agricole ou de la denrée alimentaire:****3.1. Type de produit:**

Classe 1.2: Préparations à base de viandes

**3.2. Description du produit portant la dénomination visée au point 1:**

Description: la «Soprèssa Vicentina» est un produit de charcuterie introduit sous boyau et affiné, cru, de moyennes et grandes dimensions, obtenu par la transformation de tous les morceaux nobles du porc.

**3.3. Matières premières (uniquement pour les produits transformés):**

La matière première utilisée pour la production de la Soprèssa Vicentina est la viande de porc qui doit provenir d'animaux nés et élevés dans des exploitations situées sur le territoire de la province de Vicence.

**3.4. Aliments pour animaux (uniquement pour les produits d'origine animale):**

Pour l'alimentation des animaux, il est interdit d'employer des farines carnées, de la naissance jusqu'à la fin de l'engraissement, et des aliments d'origine animale non lactée, pendant l'engraissement.

Il est préférable que l'aliment se présente sous forme liquide ou de pâtée additionnée d'eau et, si possible, de lactosérum. Pour obtenir un lard de bonne qualité, la présence d'un taux maximal d'acide linoléique égal à 2 % de la matière sèche de l'aliment est indiquée. Le total du lactosérum et du babeurre ne doit pas dépasser 15 litres/tête/jour.

Par babeurre, on entend le sous-produit de la fabrication du beurre et par lactosérum, le sous-produit de caillés.

**3.5. Étapes spécifiques de la production qui doit avoir lieu dans l'aire géographique délimitée:**

Élevage des porcs: la matière première utilisée pour la production de la Soprèssa Vicentina est la viande de porc qui doit provenir d'animaux nés et élevés dans des exploitations situées sur le territoire de la province de Vicence.

Sur le plan génétique, les animaux admis doivent présenter les caractéristiques de pureté ou de croisement – mais sans manipulations génétiques – de races traditionnelles, comme Large White, Landrace et Duroc, inscrites au livre généalogique italien ou dans des livres généalogiques étrangers reconnus par le livre généalogique italien et dont les finalités sont compatibles avec ce dernier pour la production du porc lourd.

Les porcs doivent pouvoir atteindre des poids élevés à l'abattage (130 kg de poids mort).

L'âge minimal d'abattage est de neuf mois. Il peut être vérifié à partir des données indiquées par le timbre tatoué sur la cuisse [ou sur l'oreille] des porcs dans les 30 jours suivant leur naissance. Les structures et équipements de l'élevage doivent être bien isolés et bien aérés afin de garantir la température adéquate, le renouvellement optimal de l'air et l'élimination des gaz nocifs. Les sols doivent être réalisés avec des matériaux hydrofuges, thermiques et antidérapants.

Par rapport à la typologie de l'alimentation, l'ensemble des structures et équipements doivent présenter les caractéristiques requises de résistance à la corrosion.

Il est également possible d'utiliser des porcs élevés en liberté et en semi-liberté.

Abattage des porcs: l'abattage des porcs doit se faire dans des établissements qui possèdent les autorisations des services sanitaires et d'hygiène prévues par la réglementation italienne et la réglementation communautaire, et qui sont situés sur le territoire AOP reconnu.

Le poids des porcs abattus ne doit pas être inférieur à 130 kg de poids mort.

L'utilisation, pour transformation ultérieure, de la viande de porcs atteints de myopathies déclarées (PSP, DFD, séquelles de processus inflammatoires et traumatiques antérieurs manifestes) constatées par le vétérinaire lors de l'abattage est exclue.

Transformation des viandes: la transformation de la viande et la maturation des produits doivent avoir lieu dans des établissements implantés sur le territoire délimité précité. Les établissements de transformation doivent posséder les autorisations des services sanitaires et d'hygiène prévues par la réglementation italienne et la réglementation communautaire.

Recette et ingrédients: Pour la fabrication de la «Sopressa Vicentina», on prend sur la demi-carcasse sélectionnée tous les morceaux nobles, comme les jambons, le cou, l'épaule, la poitrine, le lard de gorge, la longe.

Les ingrédients ajoutés, autorisés à la dose maximale, sont les suivants:

- sel: 2 700 g par 100 kg de pâte,
- poivre ¼ de grain: 300 g par 100 kg de pâte,
- mélange d'épices en poudre (cannelle, clou de girofle et romarin): 50 g par 100 kg de pâte,
- ail: 100 g par 100 kg de pâte,
- sucres: 150 g par 100 kg de pâte,
- nitrate de potassium dans les limites autorisées.

Méthode de fabrication. La méthode de fabrication est la suivante:

Les demi-carcasses de porc sont découpées, les différents morceaux étant ensuite refroidis à une température comprise entre 0 et 3 °C pendant 24 heures au moins, avant d'être désossés, nettoyés et dénervés.

Les morceaux de viande sélectionnés sont ensuite broyés dans des hachoirs à viande munis de grilles présentant des orifices de 6 à 7 mm de diamètre. Les ingrédients préalablement mélangés sont ajoutés à la viande hachée, préalablement portée à une température comprise entre 3 et 6 °C. On peut également ajouter des préparations de cultures microbiennes autochtones pour amorcer la fermentation. Ensuite, le tout est soigneusement brassé afin que le gras et le maigre se mélangent jusqu'à la limite de la fusion. La pâte ainsi obtenue est introduite dans des boyaux naturels d'un diamètre minimum de 8 cm.

Les pièces sont de différents calibres en fonction de leur poids lors du conditionnement sous boyau: 1 à 1,5 kg, 1,5 à 2,5 kg, 2,5 à 3,5 kg et 3,5 kg à 8 kg.

Séchage Le séchage comprend les étapes suivantes: a) égouttage pendant 12 heures à des températures de 20 à 24 °C; b) séchage pendant 4 à 5 jours à des températures qui décroissent de 22-24 °C jusqu'à 12-14 °C.

Maturation: le temps de maturation de la «Sopressa Vicentina», égouttage et séchage compris, varie en fonction du poids au conditionnement:

- égal ou supérieur à 60 jours pour la pièce de 1 à 1,5 kg;
- égal ou supérieur à 80 jours pour la pièce de 1,5 à 2,5 kg;
- égal ou supérieur à 90 jours pour la pièce de 2,5 à 3,5 kg;
- égal ou supérieur à 120 jours pour la pièce de 3,5 à 8 kg.

### 3.6. Règles spécifiques applicables au tranchage, râpage, conditionnement, etc.:

—

### 3.7. Règles spécifiques d'étiquetage:

La désignation «Sopressa Vicentina DOP» est intraduisible et doit être apposée sur l'étiquette en caractères clairs et indélébiles.

La marque «Sopressa Vicentina DOP» doit être appliquée sur une étiquette conforme aux indications figurant dans le manuel graphique: annexe A du cahier des charges.

#### 4. Délimitation de l'aire géographique:

L'aire de production de la «Soprèssa Vicentina» comprend la totalité du territoire de la province de Vicence.

#### 5. Lien avec l'aire géographique:

##### 5.1. Spécificité de l'aire géographique:

Les phases de maturation sont caractérisées par les conditions d'humidité de l'air qui suivent l'alternance des températures et qui déclenchent les processus de première et seconde fermentation que subit le produit sous boyau.

##### 5.2. Spécificité du produit:

Lors de sa mise à la consommation, la «Soprèssa Vicentina» présente les caractéristiques suivantes:

##### Caractéristiques physiques

Aspect extérieur: forme cylindrique, ficelage caractérisé par une ficelle non colorée – qui peut être élastique – disposée verticalement (bride) et par une série de boucles du même matériau enroulées horizontalement autour de la bride, sur toute la longueur de la Soprèssa. L'utilisation de filets est interdite pour le ficelage. Pour le produit à l'ail, l'utilisation d'une ficelle colorée est autorisée, mais seulement pour l'extrémité (boutonnière). Espacées d'environ 2 à 4 cm, les boucles doivent être au nombre de trois au minimum. La surface extérieure est recouverte d'un enduit clair qui se développe naturellement durant la phase de maturation.

Aspect à la coupe: la pâte a un aspect compact et tendre à la fois. La tranche présente une pâte avec des morceaux de gras répartis de façon à envelopper les morceaux de viande et qui conservent au produit son moelleux, même après des temps de maturation prolongés. La tranche présente des couleurs légèrement opaques, le gras et le maigre ont des contours peu définis, de grain moyennement gros.

##### Caractéristiques chimiques

Protéines totales supérieures à 15 %, lipides compris entre 30 et 43 %, sels minéraux (cendres) compris entre 3,5 et 5 %, taux d'humidité inférieur à 55 %, pH compris entre 5,4 et 6,2.

##### Caractéristiques microbiologiques

Charge microbienne mésophile: prévalence de bactéries lactiques et de microcoques.

##### Caractéristiques organoleptiques

Arôme: épicé, avec un éventuel parfum d'herbes aromatiques avec ou sans ail;

Goût: délicat, légèrement sucré et poivré ou aillé;

Couleur: rosé, tirant sur le rouge;

Consistance: grain moyennement gros, peu résistant sous la dent.

##### 5.3. Lien causal entre l'aire géographique et la qualité ou les caractéristiques du produit (pour une AOP) ou une qualité spécifique, la réputation ou une autre caractéristique du produit (pour une IGP):

Dans toutes les étapes de sa production, le produit «Soprèssa Vicentina» est étroitement lié au milieu géographique.

Le lien avec l'environnement du produit en question pour ce qui concerne les facteurs humains découle de la présence traditionnelle dans l'aire de production, sur le territoire vicentin, de nombreux paysans et/ou artisans qui ont donné naissance à la Soprèssa Vicentina, un produit tout à fait unique, dont la méthode d'obtention est restée pratiquement inchangée, grâce à des méthodes d'élevage particulières des porcs, de transformation des viandes et de maturation.

Le lien avec l'environnement découle en particulier de la caractérisation de la matière première, avec une formule de l'alimentation d'engraissement des porcs de type traditionnel et l'utilisation quasi exclusive de céréales nobles produites dans la région.

Le lien entre la matière première et le territoire s'établit en outre à travers l'utilisation de sérum, sous-produit dérivé de l'industrie fromagère, dans le régime alimentaire des animaux, de préférence sous forme de pâtée. Il s'agit d'une pratique ancienne, comme en témoigne la production de deux fromages AOP importants (Asiago et Grana Padano) sur le territoire de la province de Vicence.

La transformation du lait en vue de la production de ces deux fromages AOP aboutit à la production d'un résidu: le sérum.

Ce résidu de la transformation est fortement empreint des caractéristiques du lait et surtout des caractéristiques du procédé de séparation des substances qui donnent lieu à la production du fromage, avec en toute logique la présence des éléments inutilisés qui caractérisent le sérum.

Les élevages situés sur le territoire de Vicence se servent de ce type de sérum pour ses caractéristiques particulières, qui sont transmises aux viandes de porc et, partant, au produit transformé qui en est le résultat.

Les aspects économiques liés à l'utilisation du sérum, un aliment à très basse concentration de principes nutritifs car caractérisé par une importante teneur en eau, ont toujours conditionné l'utilisation purement locale du sérum de ces fromages, ce qui a contribué à l'apparition d'une tradition de l'emploi de ce produit dans l'alimentation des porcs destinés à la production de la «Soprèssa Vicentina».

En outre, le lien de la «Soprèssa Vicentina» avec l'environnement découle de la présence de transformateurs possédant de petits abattoirs et unités de fabrication dans la province de Vicence, qui utilisent des porcs provenant des exploitations agricoles locales et maintiennent au fil des ans la méthode de fabrication traditionnelle de la «Soprèssa Vicentina», typique du terroir vicentin.

Les phases de maturation sont caractérisées par les conditions d'humidité de l'air qui suivent l'alternance des températures et qui déclenchent les processus de première et seconde fermentation que subit le produit sous boyau.

Ce lien, naturel et humain, avec le milieu géographique a déterminé un produit original dont les caractéristiques particulières ont distingué et distinguent toujours la Soprèssa produite dans le Vicentin des saucissons analogues d'autres régions, comme en atteste la bibliographie historique.

#### **Référence à la publication du cahier des charges**

La présente administration a entamé la procédure nationale d'opposition en publiant la demande de reconnaissance de l'appellation d'origine protégée «Soprèssa Vicentina» au *Journal officiel de la République italienne* n° 73 du 28.3.2009.

Le texte consolidé du cahier des charges de production peut être consulté sur le site internet: [www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search\\_Documenti\\_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg](http://www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search_Documenti_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg)

ou directement à partir de la page d'accueil du site du ministère des politiques agricoles, alimentaires et forestières [([www.politicheagricole.it](http://www.politicheagricole.it)): cliquer sur «Prodotti di Qualità» (à gauche de l'écran) puis sur «Disciplinari di Produzione all'esame dell'UE (Reg CE 510/2006)»].

---



**RÈGLEMENT (UE) N° 589/2010 DE LA COMMISSION****du 5 juillet 2010****modifiant le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil en ce qui concerne les limites de capture pour les pêcheries de lançon dans les eaux UE de la zone III a et dans les eaux UE des zones II a et IV**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 53/2010 du Conseil du 14 janvier 2010 établissant, pour 2010, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'UE et, pour les navires de l'UE, dans les eaux soumises à des limitations de capture<sup>(1)</sup>, et notamment son article 5, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Les limites de capture pour le lançon dans les zones CIEM II a et IV sont fixées à l'annexe I A du règlement (UE) n° 53/2010.
- (2) Conformément à l'annexe II D, point 6, du règlement (UE) n° 53/2010, la Commission doit réexaminer les totaux admissibles de captures (TAC) et les quotas applicables au lançon dans les zones concernées pour l'année 2010, sur la base des avis du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) et du comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP).
- (3) Selon le CSTEP, la formule énoncée à l'annexe II D, point 6, du règlement (UE) n° 53/2010 indiquerait un TAC de 400 000 tonnes au maximum.
- (4) Le lançon est un stock de la mer du Nord qui est partagé avec la Norvège mais qui, actuellement, n'est pas géré conjointement. Les mesures prévues au présent règlement sont conformes aux résultats des consultations menées

avec la Norvège en application des dispositions du relevé des conclusions sur les consultations de pêche entre la Commission européenne et la Norvège du 26 janvier 2010. Il convient en conséquence que la part attribuée à l'Union européenne de la partie du TAC qui peut être capturée dans les eaux UE des zones CIEM II a et IV soit fixée à 90 % de 400 000 tonnes.

- (5) À la suite des négociations avec la Norvège, il y a lieu d'augmenter de 20 000 à 27 500 tonnes la quantité allouée à la Norvège sur la part du TAC de l'Union européenne en échange de possibilités de pêche d'autres espèces dans les eaux norvégiennes.
- (6) Le comité scientifique, technique et économique de la pêche recommande que le TAC soit augmenté de 4,23 % afin de couvrir les eaux UE de la zone CIEM III a.
- (7) Il convient dès lors de modifier l'annexe I A du règlement (UE) n° 53/2010 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'annexe I A du règlement (UE) n° 53/2010 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

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

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

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

Par la Commission  
Le président  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 21 du 26.1.2010, p. 1.

## ANNEXE

L'annexe I A du règlement (UE) n° 53/2010 est modifiée comme suit:

Le texte de la rubrique concernant le lançon dans les eaux UE de la zone III a et dans les eaux UE des zones II a et IV est remplacé par le texte suivant:

| «Espèce:    | Lançon<br><i>Ammodytidae</i> | Zone: | Eaux UE de la zone III a; eaux UE des zones II a et IV <sup>(1)</sup><br>SAN/2A3A4. |
|-------------|------------------------------|-------|---|
| Danemark    | 327 250 <sup>(2)</sup>       |       |   |
| Royaume-Uni | 7 153 <sup>(3)</sup>         |       |   |
| Allemagne   | 500 <sup>(4)</sup>           |       |   |
| Suède       | 12 017 <sup>(5)</sup>        |       |   |
| UE          | 346 920 <sup>(6)</sup>       |       |   |
| Norvège     | 27 500 <sup>(7)</sup>        |       |   |
| Îles Féroé  | 2 500                        |       |   |
| TAC         | 376 920                      |       |   |

TAC analytique  
L'article 3 du règlement (CE) n° 847/96 ne s'applique pas.  
L'article 4 du règlement (CE) n° 847/96 ne s'applique pas.  
L'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 847/96 s'applique.

<sup>(1)</sup> À l'exclusion des eaux situées à moins de 6 miles des lignes de base du Royaume-Uni aux Shetland, à Fair Isle et à Foula.

<sup>(2)</sup> Dont un maximum de 311 289 tonnes susceptibles d'être pêchées dans les eaux UE des zones II a et IV. La quantité restante ne peut être pêchée ailleurs que dans les eaux UE de la zone CIEM III a (SAN/\*03A.).

<sup>(3)</sup> Dont un maximum de 6 804 tonnes susceptibles d'être pêchées dans les eaux UE des zones II a et IV. La quantité restante ne peut être pêchée ailleurs que dans les eaux UE de la zone CIEM III a (SAN/\*03A.).

<sup>(4)</sup> Dont un maximum de 476 tonnes susceptibles d'être pêchées dans les eaux UE des zones II a et IV. La quantité restante ne peut être pêchée ailleurs que dans les eaux UE de la zone CIEM III a (SAN/\*03A.).

<sup>(5)</sup> Dont un maximum de 11 431 tonnes susceptibles d'être pêchées dans les eaux UE des zones II a et IV. La quantité restante ne peut être pêchée ailleurs que dans les eaux UE de la zone CIEM III a (SAN/\*03A.).

<sup>(6)</sup> Dont un maximum de 330 000 tonnes susceptibles d'être pêchées dans les eaux UE des zones II a et IV. La quantité restante ne peut être pêchée ailleurs que dans les eaux UE de la zone CIEM III a (SAN/\*03A.).

<sup>(7)</sup> À pêcher dans la zone CIEM IV.»

## RÈGLEMENT (UE) N° 590/2010 DE LA COMMISSION

du 5 juillet 2010

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 a établi la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005<sup>(2)</sup>.
- (2) Conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2111/2005, certains États membres ont communiqué à la Commission des informations qui sont pertinentes pour la mise à jour de la liste communautaire. Des informations pertinentes ont également été communiquées par des pays tiers. Il y a donc lieu d'actualiser la liste communautaire sur cette base.
- (3) La Commission a informé tous les transporteurs aériens concernés directement ou, lorsque c'était impossible, par l'intermédiaire des autorités responsables de leur surveillance réglementaire, en indiquant les faits et considérations essentiels qui serviraient de fondement à une décision de leur signifier une interdiction d'exploitation dans l'Union européenne ou de modifier les conditions d'une interdiction d'exploitation signifiée à un transporteur aérien qui figure sur la liste communautaire.
- (4) La Commission a donné aux transporteurs aériens concernés la possibilité de consulter les documents fournis par les États membres, de lui soumettre des commentaires par écrit et de faire, dans les dix jours ouvrables, un exposé oral à la Commission et au comité de la sécurité aérienne institué par le règlement

(CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile<sup>(3)</sup>.

- (5) Les autorités responsables de la surveillance réglementaire des transporteurs aériens concernés ont été consultées par la Commission ainsi que, dans des cas particuliers, par certains États membres.
- (6) Le comité de la sécurité aérienne a entendu les exposés de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de la Commission à propos des projets d'assistance technique réalisés dans des pays concernés par le règlement (CE) n° 2111/2005. Il a été informé des demandes d'assistance technique et de coopération accrues afin de développer les capacités administratives et techniques des autorités de l'aviation civile en vue de remédier à tout cas de non-conformité aux normes internationales applicables.
- (7) Le comité de la sécurité aérienne a également été informé des mesures d'exécution forcée prises par l'AESA et les États membres pour garantir le maintien de la navigabilité et l'entretien des aéronefs immatriculés dans l'Union européenne et exploités par des transporteurs aériens certifiés par des autorités de l'aviation civile de pays tiers.
- (8) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 474/2006 en conséquence.

**Transporteurs de l'Union européenne**

- (9) À la suite d'informations fondées sur des inspections au sol SAFA effectuées sur des aéronefs de certains transporteurs aériens de l'Union européenne, ainsi que sur des inspections et audits effectués dans certaines zones par leurs autorités aéronautiques nationales, certains États membres ont pris certaines mesures d'exécution forcée et en ont informé la Commission et le comité de la sécurité aérienne: les autorités compétentes du Royaume-Uni ont retiré le certificat de transporteur aérien (CTA) du transporteur aérien Trans Euro Air Limited le 6 avril 2010 et ont suspendu le CTA de MK Airlines le 12 avril 2010; les autorités compétentes espagnoles ont suspendu le CTA et la licence d'exploitation du transporteur aérien Baleares Link Express le 9 juin 2010; les autorités compétentes slovaques ont retiré la licence d'exploitation de Seagle Air le 11 décembre 2009 et celle d'Air Slovakia le 3 mai 2010.

<sup>(1)</sup> JO L 344 du 27.12.2005, p. 15.<sup>(2)</sup> JO L 84 du 23.3.2006, p. 14.<sup>(3)</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

**Air Algérie**

- (10) Après avoir analysé les résultats des inspections SAFA effectuées sur des aéronefs exploités par Air Algérie dans l'UE depuis janvier 2009, la Commission a procédé à des consultations avec les autorités algériennes compétentes les 7 décembre 2009 et 5 février 2010 afin de remédier aux manquements constatés dans les domaines de la sécurité du transport de marchandises, de la navigabilité et de l'exploitation des appareils et des licences du personnel navigant.
- (11) Dans leur réponse du 15 mars 2010, les autorités algériennes compétentes ont communiqué des informations concernant les mesures prises pour remédier aux cas de non-conformité établis à la suite des inspections au sol.
- (12) La Commission a demandé des informations complémentaires le 6 mai 2010. Les autorités compétentes ont transmis des informations complémentaires le 27 mai 2010. À la suite d'une réunion qui s'est tenue le 9 juin 2010 avec les autorités algériennes compétentes, le transporteur aérien ainsi que les autorités compétentes de la France et l'AESA, les autorités algériennes compétentes se sont engagées à fournir des informations complémentaires avant la réunion du comité de la sécurité aérienne, et notamment une liste des activités de surveillance exercées par cette autorité à l'égard d'Air Algérie. Des informations ont été envoyées le 18 juin 2010. Lesdites autorités se sont également engagées à soumettre à bref délai un plan de mesures correctives détaillé, accompagné d'un calendrier de vérification et de mise en œuvre de ce plan. Parallèlement, et à la demande du transporteur aérien, les autorités françaises compétentes ont mis sur pied une initiative de sensibilisation et de formation dans le cadre du programme SAFA de l'UE.
- (13) Afin d'assurer un contrôle continu des performances en matière de sécurité du transporteur aérien, la Commission a demandé aux autorités algériennes compétentes de transmettre également des rapports mensuels sur leurs activités de surveillance relatives au maintien de la navigabilité, à l'entretien et à l'exploitation concernant Air Algérie, y compris sur la vérification de la mise en œuvre du plan de mesures correctives qu'elles doivent soumettre. La Commission encourage les autorités algériennes compétentes à poursuivre leurs efforts pour améliorer le respect des normes de sécurité applicables.
- (14) Dans l'intervalle, les États membres contrôlent le respect effectif des normes de sécurité applicables en donnant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008 de manière à intensifier le nombre d'inspections d'Air Algérie et de constituer la base nécessaire à une réévaluation de ce dossier lors de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne qui doit avoir lieu en novembre 2010.

**Air Bangladesh**

- (15) La Commission a informé le comité de la sécurité aérienne des résultats d'une mission d'assistance technique effectuée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne dans la République populaire du Bangladesh à la suite de l'audit USOAP de l'OACI réalisé en mai 2009. Ce dernier avait donné lieu à l'annonce d'un grave problème de sécurité concernant l'exploitation et la certification des aéronefs ainsi que la surveillance exercée par l'autorité de l'aviation civile du Bangladesh (CAAB). Lors de la mission, il a été constaté que la CAAB avait fait des efforts évidents à tous les niveaux pour mettre en œuvre un plan de mesures correctives et avait fait preuve d'une grande détermination à remédier aux problèmes de sécurité révélés par l'audit de l'OACI. Si la Commission se félicite de ces initiatives encourageantes, elle continuera à suivre attentivement les progrès réalisés par la CAAB dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives pour remédier dans les meilleurs délais aux manquements actuels en matière de sécurité.
- (16) Au cours de la mission, la CAAB a informé l'équipe qu'un B747-269B, immatriculé S2-ADT, avait été rayé du registre bangladais, et que le transporteur Air Bangladesh n'existait plus. La CAAB a officiellement communiqué ce fait à la Commission le 16 mai 2010.
- (17) Pour ces motifs, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur aérien susmentionné doit être retiré de l'annexe B.

**Blue Wing Airlines**

- (18) Il existe des informations avérées prouvant des manquements graves de la part du transporteur aérien Blue Wing Airlines certifié au Suriname, comme il ressort d'une série d'accidents et de manquements récents signalés à l'occasion d'inspections au sol effectuées par les États membres.
- (19) La compagnie Blue Wing Airlines a été impliquée le 3 avril 2008 dans un accident qui a coûté la vie à 19 personnes, puis le 15 octobre 2009 dans un nouvel accident qui a fait plusieurs blessés, et enfin le 15 mai 2010 dans un dernier accident au cours duquel 8 personnes ont perdu la vie. Le nombre total d'accidents qu'a connus ce transporteur aérien au cours des deux dernières années suscite de graves préoccupations quant à la sécurité, sans qu'il soit possible de tirer les enseignements des accidents déjà survenus, faute de rapports d'enquête officiels.
- (20) Il existe en outre des informations avérées prouvant de graves situations de non-conformité aux normes de sécurité spécifiques établies par la convention de Chicago, comme le révèlent les manquements récemment constatés par les autorités françaises compétentes à l'occasion d'une inspection au sol<sup>(1)</sup> effectuée dans le cadre du programme SAFA.

<sup>(1)</sup> DGAC/F-2010-818.

- (21) Les autorités françaises compétentes (DGAC) ont invité les autorités compétentes du Suriname et la compagnie Blue Wing Airlines à fournir les garanties nécessaires quant à la sécurité des activités de ce transporteur. Ni la réponse des autorités compétentes du Suriname ni celle de Blue Wing Airlines n'ayant permis d'identifier la cause première des accidents et des manquements en matière de sécurité observés lors des inspections au sol et d'empêcher qu'ils se reproduisent, la DGAC a décidé d'adopter des mesures exceptionnelles interdisant toute activité de Blue Wing Airlines sur le territoire français à partir du 1<sup>er</sup> juin 2010 et s'est chargée d'informer immédiatement la Commission conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 473/2006.
- (22) La Commission a lancé immédiatement les consultations avec les autorités compétentes du Suriname et Blue Wing Airlines en vue de statuer d'urgence, lors de la réunion du comité de la sécurité aérienne, sur l'extension à l'Union européenne des mesures prises par la France. La Commission et les États membres ont entendu Blue Wing Airlines, assistée de son autorité compétente, le 25 juin 2010. Ni les réponses des autorités compétentes du Suriname ni celles de Blue Wing Airlines n'ont permis d'identifier les causes premières des accidents et des manquements en matière de sécurité constatés lors des inspections au sol et d'empêcher qu'ils ne se reproduisent.
- (23) Étant donné les antécédents du transporteur aérien, qui avait déjà fait l'objet par le passé d'une interdiction d'exploitation dans l'UE <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>, le nombre et la gravité des accidents qu'il a subis, les manquements constatés en matière de sécurité et leur répétition, il est estimé, sur la base des critères communs, que la poursuite des activités de ce transporteur aérien dans l'UE représenterait un risque important pour la sécurité auquel les mesures prises par un État membre conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 2111/2005 n'apportent pas de solution satisfaisante et que, par conséquent, le transporteur aérien Blue Wing Airlines doit figurer sur la liste de l'annexe A.
- (24) À la suite des observations présentées par les autorités albanaises compétentes (DGCA) au comité de la sécurité aérienne de mars 2010, et conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 273/2010 <sup>(3)</sup>, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), a poursuivi activement ses consultations avec lesdites autorités compétentes afin d'assurer le suivi des résultats de l'inspection de normalisation approfondie menée en Albanie en janvier 2010. Le rapport final de cette inspection, publié le 7 mars 2010, a révélé des manquements graves dans tous les domaines ayant fait l'objet de l'audit, et auxquels il faut remédier sans délai.
- (25) L'AESA a fait savoir que la DGCA avait présenté un plan d'action global jugé acceptable et adopté le 29 avril 2010. Ce plan prévoit une série de mesures correctives à mettre en œuvre progressivement jusqu'à la fin de 2011, ainsi que des mesures immédiates destinées à remédier aux manquements en matière de sécurité.
- (26) Par ailleurs, les autorités italiennes compétentes ont lancé un vaste projet de jumelage avec les autorités albanaises compétentes, dont la mise en œuvre doit commencer en septembre 2010, afin d'aider ces autorités à constituer leurs capacités techniques et administratives.
- (27) Les consultations qui ont eu lieu le 28 mai 2010 avec les autorités albanaises compétentes et l'AESA, en présence des autorités italiennes compétentes, ont confirmé que la mise en œuvre de ce plan d'action est en cours et progresse conformément au calendrier prévu. Une première série d'actions a été achevée, représentant un changement important par rapport au système antérieur: une autorité de l'aviation civile albanaise indépendante (ACAA) a été établie et est opérationnelle depuis mai 2010; la nouvelle ACAA a annulé toutes les dérogations antérieures accordées à l'industrie et a confirmé aux entreprises que, si elles ne se conformaient pas à la législation applicable d'ici au 1<sup>er</sup> juin 2010, elles s'exposaient à des sanctions telles que la suspension, la limitation ou la révocation des agréments qu'elles avaient reçus. L'ACAA a été invitée à présenter au comité de la sécurité aérienne ses observations sur la recertification des transporteurs aériens.
- (28) L'ACAA a été entendue par le comité de la sécurité aérienne le 21 juin 2010 et a confirmé que Belle Air et Albanian Airlines avaient été dûment recertifiées en juin 2010 conformément aux règles applicables en matière de sécurité. Elle a également signalé la suspension du CTA de Star Airline. L'ACAA s'est en outre engagée à ne pas délivrer de nouveaux CTA jusqu'à nouvel ordre.
- (29) L'ACAA est invitée à prendre les mesures qui s'imposent pour continuer à mettre en œuvre efficacement et rapidement le plan d'action établi avec l'AESA, en accordant la priorité à la résolution des manquements constatés qui pourraient poser des problèmes de sécurité s'ils ne sont pas corrigés rapidement. L'ACAA est notamment invitée à accélérer le renforcement de ses capacités et à assurer la surveillance en matière de sécurité de tous les transporteurs aériens certifiés en Albanie conformément aux règles de sécurité applicables et à prendre des mesures d'exécution forcée, le cas échéant.
- (30) L'ACAA s'est engagée à présenter des rapports réguliers sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de son plan de mesures correctives. La Commission, assistée par l'AESA, et avec l'aide des États membres, continuera à contrôler l'efficacité des mesures prises par l'ACAA et les performances en matière de sécurité des transporteurs aériens titulaires d'une licence en Albanie.

### Transporteurs aériens d'Albanie

- (24) À la suite des observations présentées par les autorités albanaises compétentes (DGCA) au comité de la sécurité aérienne de mars 2010, et conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 273/2010 <sup>(3)</sup>, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), a poursuivi activement ses consultations avec lesdites autorités compétentes afin d'assurer le suivi des résultats de l'inspection de normalisation approfondie menée en Albanie en janvier 2010. Le rapport final de cette inspection, publié le 7 mars 2010, a révélé des manquements graves dans tous les domaines ayant fait l'objet de l'audit, et auxquels il faut remédier sans délai.

<sup>(1)</sup> Considérants (20) à (22) du règlement (CE) n° 910/2006 du 20 juin 2006, JO L 168 du 21.6.2006, p. 17.

<sup>(2)</sup> Considérants (7) à (8) du règlement (CE) n° 1400/2007 du 28 novembre 2007, JO L 311 du 29.11.2007, p. 12.

<sup>(3)</sup> Considérants (55) à (58) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 30.



### Transporteurs aériens du Royaume du Cambodge

- (31) Les autorités compétentes du Cambodge (SSCA) ont fait part de nouveaux progrès réalisés dans la mise en œuvre de leur plan de mesures correctives destiné à remédier aux manquements constatés par l'OACI lors de l'audit effectué en 2007 dans le cadre de son programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité.
- (32) La mission de coordination et de validation de l'OACI (ICVM), qui s'est déroulée du 26 au 29 octobre 2009, a confirmé certains progrès, l'absence de mise en œuvre effective des normes de l'OACI ayant été évaluée à 58 % en octobre 2009, contre 71 % en 2007. La mission a toutefois permis d'établir également qu'il est nécessaire de poursuivre la mise en œuvre effective de toutes les mesures correctives, notamment en ce qui concerne l'organisation de la SSCA et le renforcement de ses capacités.
- (33) La SSCA a signalé que le certificat de transporteur aérien (CTA) des autres transporteurs aériens titulaires d'une licence au Cambodge avait été suspendu ou retiré. Ainsi, le CTA de Helicopter Cambodia a expiré le 15 octobre 2009 et n'a pas été renouvelé; le CTA de Sokha Airlines a été retiré le 27 octobre 2009; les CTA d'Angkor Airways et PMT Air ont été retirés le 21 avril 2010. Par conséquent, l'OACI a mis fin au problème de sécurité important relatif aux transporteurs aériens titulaires d'une licence dans le Royaume du Cambodge <sup>(1)</sup>.
- (34) La SSCA a également fait savoir que Siem Reap International Airways, dont le CTA a été suspendu, s'est engagé dans un processus de recertification depuis janvier 2009. La SSCA a déclaré que ce transporteur aérien avait reçu un délai supplémentaire de 4 mois pour mener à bien ce processus, faute de quoi son CTA lui serait retiré. Compte tenu de l'incertitude entourant la situation de Siem Reap International Airways, sur la base des critères communs, il est estimé que ce transporteur aérien doit être maintenu à l'annexe A.
- (35) La Commission prend note des mesures d'exécution forcée prises par la SSCA et des progrès accomplis dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements constatés par l'OACI et est disposée à soutenir le renforcement des capacités des autorités compétentes du Royaume du Cambodge en fournissant une assistance technique spécialisée.

### Transporteurs aériens de la République démocratique du Congo

- (36) Tous les transporteurs aériens certifiés en République démocratique du Congo font l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'UE et figurent à l'annexe A. La Commission a reçu des informations selon lesquelles les autorités compétentes de la République démocratique

du Congo ont délivré un certificat de transporteur aérien au transporteur aérien Congo Express. La Commission s'est adressée aux autorités compétentes de la République démocratique du Congo afin d'obtenir la confirmation de ces informations. Ces autorités n'ont pas répondu.

- (37) Dans la mesure où il n'est pas établi de changement dans la capacité des autorités compétentes de la République démocratique du Congo d'assurer la surveillance des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans cet État conformément aux normes de sécurité applicables, il est estimé, sur la base des critères communs, que Congo Express doit être ajouté sur la liste de l'annexe A.

### Transporteurs aériens de la République du Gabon

- (38) À la demande de la Commission, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a effectué une mission d'assistance technique en République du Gabon du 11 au 15 janvier 2010. Selon le rapport de cette mission, publié le 6 avril 2010, les autorités compétentes du Gabon (ANAC) s'emploient à remédier aux manquements constatés par l'OACI lors de l'audit qu'elle a réalisé en mai 2007 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité. Toutefois, le rapport insiste également sur la nécessité de poursuivre le renforcement des capacités de l'ANAC en la dotant d'un budget suffisant et en continuant de recruter et de former des inspecteurs qualifiés, ainsi que sur la nécessité de poursuivre une surveillance stricte des transporteurs aériens titulaires d'une licence dans la République du Gabon. Le rapport comprend une feuille de route, établie avec l'ANAC, détaillant les mesures correctives nécessaires et utiles pour résoudre les problèmes relevés par l'OACI. Selon cette feuille de route, les mesures nécessaires ne devraient pas être réalisées avant le début de 2011.
- (39) À leur demande, les autorités compétentes du Gabon (ANAC) ont été entendues le 21 juin 2010 par le comité de la sécurité aérienne pour présenter les progrès déjà accomplis. L'ANAC a fait savoir que le cadre législatif est en cours de révision, celle-ci comprenant une réforme du code de l'aviation civile, dont l'adoption est prévue au plus tard le 31 décembre 2010, ainsi que la mise en place progressive d'un ensemble complet de règlements aéronautiques gabonais (RAG), qui entreront progressivement en vigueur d'ici à 2011. L'ANAC a fait état de nouveaux progrès dans le renforcement de ses capacités, avec le recrutement d'inspecteurs supplémentaires, dont 7 sont en cours de qualification. L'ANAC a également fait état de progrès dans la surveillance des transporteurs aériens et le contrôle de l'application des règles de sécurité en vigueur (RACAM), ainsi qu'il ressort de la suspension du CTA de SCD Aviation, prononcée le 16 octobre 2009, des avertissements adressés aux transporteurs aériens Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport, SN2AG et des amendes infligées aux compagnies Allegiance et Sky Gabon. Compte tenu du nombre et de la nature de certains manquements constatés, de nouvelles mesures d'exécution pourraient se révéler nécessaires dans l'hypothèse où les transporteurs aériens ne mettraient pas en œuvre les normes de sécurité applicables.

<sup>(1)</sup> Considérant (12) du règlement (CE) n° 1131/2008 du 14 novembre 2008, JO L 306 du 15.11.2009, p. 48.

- (40) La compagnie Afrijet Business Services, titulaire d'une licence au Gabon, a demandé à être entendue par le comité de la sécurité aérienne en vue d'obtenir la levée des restrictions actuelles imposées à l'exploitation de l'appareil de type Falcon 900B immatriculé TR-AFR, et a présenté une contribution écrite à cet effet. Elle a donné l'assurance que l'exploitation et l'entretien dudit appareil sont effectués conformément aux normes de sécurité applicables, ce que l'ANAC a confirmé. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé qu'il n'y a pas lieu de restreindre les activités assurées par Afrijet Business Services avec l'appareil de type Falcon 900B immatriculé TR-AFR et que celui-ci doit être ajouté à la liste des appareils que le transporteur aérien est autorisé à exploiter dans l'UE conformément à l'annexe B.
- (41) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.
- (42) La Commission se félicite des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de mesures correctives visant à remédier aux manquements constatés par l'OACI et dans le renforcement des capacités des autorités compétentes du Gabon, et elle est disposée à leur prêter assistance, en effectuant notamment une mission sur place destinée à valider les résultats obtenus, une fois que le cadre législatif sera en place.
- Transporteurs aériens de la République d'Indonésie**
- (43) Les autorités compétentes de l'Indonésie (DGCA) ont fait savoir que des progrès considérables avaient été réalisés pour remédier à tous les manquements relevés par l'OACI dans son audit de février 2007 au titre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité. La mission de coordination et de validation (ICVM) effectuée par l'OACI en août 2009 a confirmé l'existence de progrès substantiels, comme en témoigne le fait que l'absence de mise en œuvre effective des normes de l'OACI a été ramenée à un niveau de 20 %. Le 19 mars 2010, la DGCA informé l'OACI que les dernières mesures correctives avaient été menées à bien.
- (44) La DGCA a fourni des informations sur l'évolution de ses capacités de surveillance en matière de sécurité, annonçant notamment une nette augmentation de son budget en 2009 et 2010, le recrutement de 25 nouveaux inspecteurs d'exploitation et de 8 inspecteurs de la sécurité des cabines, complétés par une assistance technique importante apportée par l'OACI et les autorités de l'aviation civile de l'Australie et des Pays-Bas, qui a permis de poursuivre l'adaptation des règles de sécurité de l'aviation civile (CASR) et de renforcer la surveillance d'un plus grand nombre de transporteurs aériens.
- (45) Les autorités indonésiennes compétentes (DGCA) ont demandé à être entendues par le comité de la sécurité aérienne en vue d'obtenir la levée des restrictions actuelles imposées aux trois compagnies aériennes suivantes: Indonesia Air Asia, Metro Batavia et Lion Air. Elles ont soumis des contributions écrites et ont fait des exposés oraux le 22 juin 2010.
- (46) Les exposés d'Indonesia Air Asia et de la DGCA ont confirmé que ce transporteur aérien a fait l'objet d'une nouvelle certification le 30 septembre 2009 conformément aux CASR et est soumis à une surveillance appropriée de la part de la DGCA. Celle-ci a confirmé que ce transporteur aérien répond entièrement aux normes de sécurité applicables. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que la compagnie Indonesia Air Asia doit être retirée de l'annexe A.
- (47) Les exposés de Metro Batavia et de la DGCA ont confirmé que ce transporteur aérien a également fait l'objet d'une nouvelle certification le 30 septembre 2009 conformément aux CASR et est soumis à une surveillance appropriée de la part de la DGCA. Celle-ci a confirmé que ce transporteur aérien répond entièrement aux normes de sécurité applicables. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que la compagnie Metro Batavia doit être retirée de l'annexe A.
- (48) Il ressort des exposés de Lion Air que ce transporteur aérien, qui exploite actuellement une flotte de 50 appareils, a connu 2 accidents et 2 incidents graves depuis 2004. Le transporteur en question n'a cependant pas fourni d'informations suffisantes sur ces accidents et incidents et sur leurs causes, et il n'a pas davantage démontré que des mesures appropriées avaient été prises pour empêcher qu'ils ne se reproduisent, alors que sa flotte est appelée à se développer fortement au cours des prochaines années. De plus, il n'a pas été possible d'établir que la DGCA exerce une surveillance suffisante dans le domaine de l'exploitation, comme en témoigne l'absence de toute constatation effectuée au cours d'une bonne centaine d'inspections d'exploitation enregistrées en 2009 et 2010. En conséquence, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Lion Air doit être maintenu dans l'annexe A.
- (49) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste communautaire n'a été transmise à la Commission à ce jour. C'est pourquoi, sur la base des critères communs, il est estimé que l'interdiction d'exploitation doit être maintenue pour ces transporteurs aériens (annexe A).

- (50) La Commission encourage les efforts et les progrès accomplis par les autorités indonésiennes compétentes pour remédier durablement aux manquements en matière de sécurité.

### Transporteurs aériens des Philippines

- (51) Dans le droit fil du règlement (UE) n° 273/2010<sup>(1)</sup>, la Commission a poursuivi activement ses consultations avec les autorités compétentes des Philippines (CAAP) sur les mesures prises par ces dernières afin d'améliorer la sécurité aérienne aux Philippines et le respect des normes de sécurité applicables.

- (52) Les autorités compétentes des Philippines (CAAP) ont fait savoir qu'elles ont lancé une série de mesures comprenant: une reformulation des règles et des réglementations de mise en œuvre actuelles, prévue pour la fin de 2010; la poursuite du renforcement des capacités de la CAAP grâce au transfert d'inspecteurs qualifiés travaillant actuellement pour l'OACI dans le cadre du projet d'assistance technique, qui doit être finalisé d'ici à la fin de 2010, et le recrutement de personnel supplémentaire; un nouvel audit et une nouvelle certification de tous les transporteurs aériens, y compris ceux qui avaient déjà été certifiés par la CAAP avant mars 2010; la mise en place de plans de surveillance continue pour tous les transporteurs aériens; le renforcement des mesures coercitives dans les cas où des manquements sont constatés en matière de sécurité.

- (53) La CAAP a fait savoir qu'elle a suspendu le 19 mars 2010 le certificat de transporteur aérien (CTA) de Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC), un transporteur qui avait poursuivi ses activités sans être dûment certifié par les autorités compétentes des Philippines.

- (54) Le 21 avril 2010 est survenu un accident mortel impliquant un aéronef de type Antonov 12BP immatriculé UP-AN216 figurant sur le CTA du transporteur aérien Interisland Airlines Inc., qui avait été certifié par la CAAP le 16 mars 2010. La CAAP, après avoir mené une enquête sur l'accident, a décidé le 23 avril 2010 de retirer le CTA d'Interisland Airlines Inc., qui a ensuite complètement cessé ses activités. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que le transporteur Interisland Airlines Inc. doit être retiré de l'annexe A.

- (55) Le transporteur Philippines Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 22 juin 2010, en vue de présenter les derniers progrès accomplis. Le transporteur aérien a confirmé avoir fait l'objet d'un audit approfondi en vue d'une nouvelle certification par la CAAP, avoir mené à bien toutes les mesures correctives et s'être vu délivrer un nouveau CTA le 17 juin 2010. Le processus de recertification s'étant conclu

récemment et les éléments s'y rapportant ayant été soumis tardivement, il n'a pas été possible de vérifier la situation sur place comme prévu.

- (56) Le transporteur Cebu Pacific Airlines a été entendu, à sa demande, par le comité de la sécurité aérienne le 22 juin 2010, en vue de présenter les derniers progrès accomplis. Le transporteur aérien a confirmé qu'il avait fait l'objet d'un audit approfondi en vue d'une nouvelle certification par la CAAP et que les mesures correctives nécessaires étaient en cours de mise en œuvre, plusieurs dossiers de constatations étant encore ouverts, bien qu'un nouveau CTA ait déjà été délivré le 7 juin 2010, assorti de restrictions opérationnelles excluant le transport de marchandises dangereuses et les approches de précision de catégorie II pour la flotte d'ATR-72. Cependant, en raison de la soumission tardive des éléments utiles et de l'existence de problèmes en suspens, il n'a pas été possible de vérifier la situation sur place comme prévu.

- (57) Le grave problème de sécurité que l'OACI a notifié à tous les États parties à la convention de Chicago après son audit USOAP effectué aux Philippines en octobre 2009 et qui affecte la surveillance de la sécurité des transporteurs titulaires d'une licence aux Philippines<sup>(2)</sup> reste en suspens. La CAAP a fait savoir qu'elle a soumis à l'OACI un plan de mesures global afin de remédier aux manquements relevés par cette organisation. Elle n'a cependant pas communiqué ce plan de mesures correctives et l'évaluation qu'en a faite l'OACI. La CAAP a également fait savoir que les Philippines ne seront pas en mesure de solliciter une révision de leur classement actuel auprès de la US FAA avant le quatrième trimestre de 2010.

- (58) La Commission salue les efforts déployés par les autorités compétentes pour réformer le système de l'aviation civile aux Philippines. Cependant, en attendant que des mesures correctives adéquates soient effectivement mises en œuvre pour remédier aux manquements constatés par la US FAA et l'OACI, il est estimé, sur la base des critères communs, que les autorités compétentes des Philippines ne sont toujours pas, à ce stade, en mesure de mettre en œuvre et de faire respecter efficacement les normes de sécurité pertinentes par tous les transporteurs aériens placés sous leur contrôle réglementaire. Par conséquent, sur la base des critères communs, il est estimé que tous les transporteurs aériens certifiés aux Philippines, sauf Interisland Airlines Inc., doivent être maintenus à l'annexe A.

- (59) La Commission reste disposée à appuyer les efforts des Philippines en effectuant une mission d'évaluation en étroite collaboration avec l'OACI, avec la participation des États membres et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, si possible avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne, pour faire le point sur les progrès accomplis par la CAAP ainsi que les performances des transporteurs en matière de sécurité.

<sup>(1)</sup> Considérants (74) à (87) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 33.

<sup>(2)</sup> Constatation OPS/01 de l'OACI.



**Iran Air**

- (60) Conformément au règlement (UE) n° 273/2010<sup>(1)</sup>, la Commission, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et avec l'appui des États membres, a effectué une mission d'évaluation de la sécurité en République islamique d'Iran entre le 29 mai et le 3 juin 2010 afin de vérifier si les mesures annoncées par les autorités compétentes (CAO-IRI) et Iran Air ont été mises en œuvre de manière satisfaisante.
- (61) Au cours de la mission, la CAO-IRI a pu apporter la preuve de l'existence d'un système de surveillance dans le domaine des opérations aériennes qui satisfait au but du document 8335 de l'OACI - Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation. Par ailleurs, l'autorité avait également corrigé une faiblesse relevée précédemment dans ses procédures de suivi des audits en adoptant un système de classement des constatations à trois niveaux permettant un traitement immédiat des problèmes de sécurité urgents. Enfin, elle a montré qu'elle avait pris des mesures pour s'attaquer aux problèmes de sécurité associés aux transporteurs iraniens en général et à Iran Air en particulier.
- (62) Toutefois, dans le domaine de la navigabilité et de l'entretien, plusieurs faiblesses patentes ont été observées en ce qui concerne la surveillance d'Iran Air par la CAO-IRI, parmi lesquelles l'absence d'examen détaillé des programmes d'entretien et des listes minimales d'équipements, empêchant par là même la détection d'erreurs commises par le transporteur aérien.
- (63) En outre, la CAO-IRI n'a pas été en mesure de fournir de liste consolidée des incidents survenus lors des vols assurés par Iran Air et, partant, d'apprécier les performances globales du transporteur aérien sur le plan de la sécurité. Elle a néanmoins pu démontrer qu'elle avait mené des enquêtes approfondies sur tous les incidents importants et formulé des recommandations.
- (64) La mission de vérification a permis de constater la grande détermination de la CAO-IRI à adopter des techniques modernes de gestion de la sécurité et de mesurer les progrès sensibles accomplis au cours des six derniers mois. L'équipe a également observé l'approche ouverte, coopérative et constructive dont a fait preuve la CAO-IRI pour corriger les insuffisances relevées dans leurs procédures.
- (65) En ce qui concerne Iran Air, le rapport révèle des manquements importants dans la gestion de la navigabilité et de l'entretien. Des erreurs élémentaires avaient notamment été commises dans les programmes d'entretien, donnant lieu à des omissions importantes dans les programmes relatifs aux équipements de sécurité sur la flotte d'Airbus A-320 et l'avion-cargo Boeing 747-200. Par ailleurs, le système d'entretien pour la flotte d'Airbus A-320 n'a pas permis de rectifier dans les délais prévus les points qui avaient été remis à plus tard. De plus, aucun suivi des données de vol n'était assuré pour la flotte d'Airbus A-320, et le niveau de collecte des données pour les autres flottes était très faible. Enfin, il ressort du rapport que la compagnie n'assure pas les tâches essentielles en ce qui concerne le maintien de la navigabilité de ses aéronefs. Ce constat s'impose particulièrement dans la gestion des appareils de type Airbus A320 et Boeing 727 et 747.
- (66) Le rapport signale cependant des améliorations manifestes dans le système de gestion de la qualité et les processus de gestion de la sécurité d'Iran Air, notamment en ce qui concerne l'utilisation de la méthodologie LOSA (*Line Oriented Safety Audit*) et la mise en place d'un «haut conseil de la sécurité», présidé par le directeur général et chargé de la coordination et de la surveillance des activités visant à mettre en œuvre des normes de sécurité rigoureuses dans les services opérationnels. Il prend acte également de l'approche ouverte et coopérative adoptée pour corriger les faiblesses relevées en matière de sécurité et de la volonté du transporteur aérien de se tourner vers des techniques modernes de gestion de la sécurité.
- (67) Iran Air a exposé ses vues au comité de la sécurité aérienne et a fourni les détails d'un plan de mesures correctives visant à donner suite aux observations formulées à l'occasion de la mission sur place.
- (68) Les résultats des inspections au sol effectuées par les États membres au titre du programme SAFA au cours des 14 derniers mois font apparaître une amélioration régulière des performances; toutefois, les résultats concernant les appareils A-320 sont sensiblement moins bons que pour les autres appareils du transporteur aérien.
- (69) Compte tenu des carences constatées en matière de maintien de la navigabilité et d'entretien, ainsi que des résultats des inspections SAFA, il est estimé que, sur la base des critères communs, l'exploitation de l'ensemble des appareils de type A-320, Boeing B-727, Boeing B-747 série 100, Boeing B-747 série 200 et Boeing B-747-SP figurant sur le CTA du transporteur aérien ne doit pas être autorisée dans l'Union européenne et que, par conséquent, ces appareils doivent figurer sur la liste de l'annexe B. Le transporteur aérien doit être autorisé à exploiter des vols à destination de l'Union européenne à condition que ses activités soient strictement limitées à leur niveau actuel (fréquences et destinations) avec les appareils dont l'annexe B permet l'exploitation.
- (70) La Commission continuera de surveiller étroitement les performances d'Iran Air. Cependant, compte tenu de la situation actuelle en ce qui concerne la surveillance exercée par les autorités iraniennes compétentes, le comité de la sécurité aérienne invite la Commission à intensifier ses consultations avec ces autorités en vue de trouver des solutions durables aux manquements constatés en matière de sécurité, et la Commission demande à la CAO-IRI de transmettre des rapports mensuels sur la vérification de la mise en œuvre du plan de mesures correctives et de fournir des informations sur toutes les activités de surveillance dans le domaine du maintien de la navigabilité, de l'entretien et de l'exploitation effectuées par la CAO-IRI à l'égard d'Iran Air.

<sup>(1)</sup> Considérant (49) du règlement (UE) n° 273/2010 du 30 mars 2010, JO L 84 du 31.3.2010, p. 29.

(71) Les États membres continueront à contrôler le respect effectif par Iran Air des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à effectuer sur les aéronefs de ce transporteur en vertu du règlement (CE) n° 351/2008.

#### Transporteurs aériens de la Fédération de Russie

(72) Les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont informé le comité de la sécurité aérienne, au cours de sa réunion du 22 juin 2010, qu'elles avaient pris une série de mesures visant à améliorer la surveillance exercée sur certains transporteurs aériens à la suite d'informations reçues par la Commission le 6 mai concernant un nombre croissant de manquements relevés lors d'inspections au sol et ayant une incidence sur la sécurité.

(73) Elles ont notamment communiqué leur décision de ne plus autoriser le transporteur aérien YAK Service à exploiter de vols à destination de l'espace aérien des États de la CEAC à partir du 18 mai 2010. Toutefois, dans l'hypothèse où ladite décision ne serait pas mise à exécution, la Commission se réserve le droit de prendre les mesures qui s'imposent à l'égard de ce transporteur aérien conformément au règlement (CE) n° 2111/2005.

(74) Comme lors des mises à jour précédentes du règlement (CE) n° 474/2006, les autorités compétentes de la Fédération de Russie ont également informé le comité de la sécurité aérienne que, dans le cadre d'un processus de surveillance continue de la navigabilité des appareils figurant sur leur registre, elles ont modifié leur décision du 25 avril 2008 interdisant l'exploitation à destination de l'Union européenne d'aéronefs inscrits sur le CTA de 13 transporteurs aériens russes. Ces aéronefs n'étaient pas équipés pour effectuer des vols internationaux selon les normes de l'OACI (absence d'équipement TAWS/E-GPWS) et/ou leur certificat de navigabilité avait expiré et/ou n'avait pas été renouvelé. Le comité de la sécurité aérienne a donc reçu une liste de tous les appareils exploités sur CTA en Russie, ainsi que l'équipement dont ils sont munis. Compte tenu de ces informations, les appareils suivants font l'objet d'une interdiction d'exploitation à destination, à l'intérieur et au départ de l'Union européenne parce qu'ils ne possèdent pas l'équipement requis par l'annexe 6 de l'OACI:

a) Aircompany Yakutia: Antonov AN-140: RA-41250; AN-24RV: RA-46496, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360; AN-26: RA-26660; AN-24-RB: RA-46470, RA-46496, RA-46510, RA-46665, RA-47304, RA-47352, RA-47353, RA-47360, RA-47363.

b) Atlant Soyuz: les appareils Tupolev TU-154M: RA-85672 et RA-85682 sont tous deux exploités actuellement par d'autres transporteurs aériens certifiés dans la Fédération de Russie.

c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 et RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 et RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 et RA-88300; Yak-42D: RA-42437; tous les hélicoptères (22) Kamov Ka-26 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères

(49) Mi-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (11) Mi-171 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères (8) Mi-2 (immatriculation inconnue); l'hélicoptère (1) EC-120B: RA-04116.

d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 et RA-85457.

e) Krasnoyarsky Airlines: l'appareil de type TU-154M immatriculé RA-85682, précédemment inscrit sur le CTA de Krasnoyarsky Airlines qui a été retiré en 2009, est maintenant exploité par un autre transporteur aérien certifié dans la Fédération de Russie.

f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538, et RA-42541.

g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; tous les TU-134 (immatriculation inconnue); tous les Antonov An-24 (immatriculation inconnue); tous les An-2 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mi-2 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mi-8 (immatriculation inconnue).

h) Siberia Airlines: Tupolev – pas d'appareils.

i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; tous les Tupolev TU-134A, y compris: RA-65065 et RA-65102; tous les Antonov AN-24RV, y compris: RA-46625 et RA-47818; les appareils de type AN24RV immatriculés RA-46625 et RA-47818 sont maintenant exploités par un autre transporteur russe.

j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (les appareils RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 et RA-85432 ne sont actuellement pas exploités pour des raisons financières).

k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; tous les appareils (25) TU-134: RA-65024, RA-65033, RA-65127, RA-65148, RA-65560, RA-65572, RA-65575, RA-65607, RA-65608, RA-65609, RA-65611, RA-65613, RA-65616, RA-65620, RA-65622, RA-65728, RA-65755, RA-65777, RA-65780, RA-65793, RA-65901, RA-65902, et RA-65977; les appareils RA-65143 et RA-65916 sont exploités par un autre transporteur russe; tous les appareils (1) TU-134B: RA-65726; tous les appareils (10) Yakovlev Yak-40: RA-87348 (n'est actuellement pas exploité pour des raisons financières), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 et RA-88280; tous les hélicoptères Mil-26: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-10: (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères Mil-8 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères AS-355 (immatriculation inconnue); tous les hélicoptères BO-105 (immatriculation inconnue); l'appareil de type AN-24B: RA-46388, les appareils RA-46267 et RA-47289 et les appareils de type AN-24RV RA-46509, RA-46519 et RA-47800 sont exploités par un autre transporteur russe.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, les appareils RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 et RA-65555 sont exploités par un autre transporteur russe; l'appareil Ilyushin IL-18: RA-75454 est exploité par un autre transporteur russe; les appareils Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 et RA-88200 sont exploités par un autre transporteur russe.
- (75) Afin de renforcer la coopération avec la Commission et les États membres, le comité de la sécurité aérienne a demandé aux autorités compétentes de la Fédération de Russie de désigner un point de contact central pour toutes les communications avec les membres du comité de la sécurité aérienne sur les questions relatives aux résultats des inspections au sol dont font l'objet les transporteurs aériens russes dans les aéroports de l'UE et les transporteurs aériens de l'UE dans les aéroports dans la Fédération de Russie; le comité les a aussi invitées à tendre à plus de transparence en pratiquant l'échange de données en matière de sécurité.
- (76) De plus, dans le cadre d'une coopération renforcée et dans un souci de sécurité juridique et d'application correcte des mesures d'exclusion prises à l'encontre des transporteurs aériens et des appareils non conformes aux normes de sécurité applicables, il a été convenu que les autorités compétentes de la Fédération de Russie ainsi que la Commission et les États membres réexamineront avant la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne la décision commune de la Commission européenne et de ces autorités du 24 avril 2008. Le comité de la sécurité aérienne a accepté d'évaluer les progrès réalisés lors de sa prochaine réunion et, le cas échéant, de demander à la Commission de présenter les mesures nécessaires dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005.
- (77) Dans l'intervalle, les États membres continueront de s'assurer du respect effectif des normes de sécurité applicables en accordant la priorité aux inspections au sol à

effectuer sur les appareils de ce transporteur conformément au règlement (CE) n° 351/2008 de manière à augmenter le nombre d'inspections pratiquées sur les transporteurs aériens russes et de recueillir les éléments nécessaires à une réévaluation de leurs performances au cours de la prochaine réunion du comité de la sécurité aérienne qui doit avoir lieu en novembre 2010.

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

- (78) Aucune preuve de la mise en œuvre intégrale de mesures correctives appropriées par les autres transporteurs aériens figurant sur la liste de l'UE mise à jour le 30 mars 2010 et par les autorités chargées de la surveillance réglementaire de ces transporteurs aériens n'a été transmise à la Commission à ce jour malgré les demandes spécifiques de cette dernière. Par conséquent, il est estimé, sur la base des critères communs, que ces transporteurs aériens doivent continuer à faire l'objet d'une interdiction d'exploitation (annexe A) ou de restrictions d'exploitation (annexe B) selon le cas.
- (79) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de la sécurité aérienne,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

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

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

#### *Article 2*

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

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

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

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

## ANNEXE A

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

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)   | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|--|--|------------------------------------|----------------------|
| ARIANA AFGHAN AIRLINES   | AOC 009  | AFG                                | Afghanistan          |
| BLUE WING AIRLINES   | SRBWA-01/2002  | BWI                                | Suriname             |
| SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL  | AOC/013/00   | SRH                                | Royaume du Cambodge  |
| SILVERBACK CARGO FREIGHTERS  | Inconnu  | VRB                                | République du Rwanda |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Angola responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de TAAG Angola Airlines qui figure à l'annexe B), à savoir:</b> |  |                                    | République d'Angola  |
| AEROJET  | 015  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| AIR26  | 004  | DCD                                | République d'Angola  |
| AIR GEMINI   | 002  | GLL                                | République d'Angola  |
| AIR GICANGO  | 009  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| AIR JET  | 003  | MBC                                | République d'Angola  |
| AIR NAVE   | 017  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| ALADA  | 005  | RAD                                | République d'Angola  |
| ANGOLA AIR SERVICES  | 006  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| DIEXIM   | 007  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| GIRA GLOBO   | 008  | GGL                                | République d'Angola  |
| HELIANG  | 010  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| HELIMALONGO  | 011  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| MAVEWA   | 016  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| PHA  | 019  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| RUI & CONCEICAO  | 012  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| SAL  | 013  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| SERVISAIR  | 018  | Inconnu                            | République d'Angola  |
| SONAIR   | 014  | SOR                                | République d'Angola  |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Bénin responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>  |  | —                                  | République du Bénin  |
| AERO BENIN   | PEA No 014/<br>MDCTTTATP-PR/ANAC/<br>DEA/SCS   | Inconnu                            | République du Bénin  |

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

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)  | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur                   |
|---|--|------------------------------------|--|
| AFRICA AIRWAYS  | Inconnu  | AFF                                | République du Bénin                    |
| ALAFIA JET  | PEA No 014/ANAC/<br>MDCTTTATP-PR/DEA/SCS   | Non disponible                     | République du Bénin                    |
| BENIN GOLF AIR  | PEA No 012/MDCTTP-PR/<br>ANAC/DEA/SCS.   | Inconnu                            | République du Bénin                    |
| BENIN LITTORAL AIRWAYS  | PEA No 013/<br>MDCTTTATP-PR/ANAC/<br>DEA/SCS.  | LTL                                | République du Bénin                    |
| COTAIR  | PEA No 015/<br>MDCTTTATP-PR/ANAC/<br>DEA/SCS.  | COB                                | République du Bénin                    |
| ROYAL AIR   | PEA No 11/ANAC/<br>MDCTTP-PR/DEA/SCS   | BNR                                | République du Bénin                    |
| TRANS AIR BENIN   | PEA No 016/<br>MDCTTTATP-PR/ANAC/<br>DEA/SCS   | TNB                                | République du Bénin                    |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République du Congo responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>                    |  |                                    | République du Congo                    |
| AERO SERVICE  | RAC06-002  | RSR                                | République du Congo                    |
| EQUAFLIGHT SERVICES   | RAC 06-003   | EKA                                | République du Congo                    |
| SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO  | RAC 06-004   | Inconnu                            | République du Congo                    |
| TRANS AIR CONGO   | RAC 06-001   | Inconnu                            | République du Congo                    |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République démocratique du Congo (RDC) responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b> |  | —                                  | République démocratique du Congo (RDC) |
| AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER   | 409/CAB/MIN/TVC/051/<br>09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR KASAI   | 409/CAB/MIN/TVC/036/<br>08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR KATANGA   | 409/CAB/MIN/TVC/031/<br>08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| AIR TROPIQUES   | 409/CAB/MIN/TVC/029/<br>08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| BLUE AIRLINES   | 409/CAB/MIN/TVC/028/<br>08   | BUL                                | République démocratique du Congo (RDC) |
| BRAVO AIR CONGO   | 409/CAB/MIN/TC/0090/<br>2006   | BRV                                | République démocratique du Congo (RDC) |
| BUSINESS AVIATION   | 409/CAB/MIN/TVC/048/<br>09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| BUSY BEE CONGO  | 409/CAB/MIN/TVC/052/<br>09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| CETRACA AVIATION SERVICE  | 409/CAB/MIN/TVC/026/<br>08   | CER                                | République démocratique du Congo (RDC) |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur                   |
|--|--|------------------------------------|--|
| CHC STELLAVIA  | 409/CAB/MIN/TC/0050/2006   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| CONGO EXPRESS  | 409/CAB/MIN/TVC/083/2009   | EXY                                | République démocratique du Congo (RDC) |
| COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)   | 409/CAB/MIN/TVC/035/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| DOREN AIR CONGO  | 409/CAB/MIN/TVC/0032/08  | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)   | 409/CAB/MIN/TVC/003/08   | EWS                                | République démocratique du Congo (RDC) |
| FILAIR   | 409/CAB/MIN/TVC/037/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| GALAXY KAVATSI   | 409/CAB/MIN/TVC/027/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)  | 409/CAB/MIN/TVC/053/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| GOMA EXPRESS   | 409/CAB/MIN/TC/0051/2006   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| GOMAIR   | 409/CAB/MIN/TVC/045/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| HEWA BORA AIRWAYS (HBA)  | 409/CAB/MIN/TVC/038/08   | ALX                                | République démocratique du Congo (RDC) |
| INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)  | 409/CAB/MIN/TVC/033/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| KIN AVIA   | 409/CAB/MIN/TVC/042/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)   | Signature ministérielle (ordonnance n° 78/205)   | LCG                                | République démocratique du Congo (RDC) |
| MALU AVIATION  | 409/CAB/MIN/TVC/04008  | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| MANGO AVIATION   | 409/CAB/MIN/TVC/034/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| SAFE AIR COMPANY   | 409/CAB/MIN/TVC/025/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| SERVICES AIR   | 409/CAB/MIN/TVC/030/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| SWALA AVIATION   | 409/CAB/MIN/TVC/050/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| TMK AIR COMMUTER   | 409/CAB/MIN/TVC/044/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| TRACEP CONGO AVIATION  | 409/CAB/MIN/TVC/046/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| TRANS AIR CARGO SERVICES   | 409/CAB/MIN/TVC/024/08   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| WIMBI DIRA AIRWAYS   | 409/CAB/MIN/TVC/039/08   | WDA                                | République démocratique du Congo (RDC) |



| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)   | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur                   |
|--|--|------------------------------------|--|
| ZAABU INTERNATIONAL  | 409/CAB/MIN/TVC/049/09   | Inconnu                            | République démocratique du Congo (RDC) |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Djibouti responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>   |  |                                    | Djibouti                               |
| DAALLO AIRLINES  | Inconnu  | DAO                                | Djibouti                               |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Guinée équatoriale responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>   |  |                                    | Guinée équatoriale                     |
| CRONOS AIRLINES  | Inconnu  | Inconnu                            | Guinée équatoriale                     |
| CEIBA INTERCONTINENTAL   | Inconnu  | CEL                                | Guinée équatoriale                     |
| EGAMS  | Inconnu  | EGM                                | Guinée équatoriale                     |
| EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES   | 2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS   | EUG                                | Guinée équatoriale                     |
| GENERAL WORK AVIACION  | 002/ANAC   | Non disponible                     | Guinée équatoriale                     |
| GETRA - GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS  | 739  | GET                                | Guinée équatoriale                     |
| GUINEA AIRWAYS   | 738  | Non disponible                     | Guinée équatoriale                     |
| STAR EQUATORIAL AIRLINES   | Inconnu  | Inconnu                            | Guinée équatoriale                     |
| UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL  | 737  | UTG                                | Guinée équatoriale                     |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de l'Indonésie responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Garuda Indonesia, d'Airfast Indonesia, de Mandala Airlines, d'Ekspres Transportasi Antarbenua, d'Indonesia Air Asia et de Metro Batavia), à savoir:</b> |  |                                    | République d'Indonésie                 |
| AIR PACIFIC UTAMA  | 135-020  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| ALFA TRANS DIRGANTATA  | 135-012  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| ASCO NUSA AIR  | 135-022  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| ASI PUDJIASTUTI  | 135-028  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| AVIASTAR MANDIRI   | 135-029  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| CARDIG AIR   | 121-013  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| DABI AIR NUSANTARA   | 135-030  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| DERAYA AIR TAXI  | 135-013  | DRY                                | République d'Indonésie                 |
| DERAZONA AIR SERVICE   | 135-010  | DRZ                                | République d'Indonésie                 |
| DIRGANTARA AIR SERVICE   | 135-014  | DIR                                | République d'Indonésie                 |
| EASTINDO   | 135-038  | Inconnu                            | République d'Indonésie                 |
| GATARI AIR SERVICE   | 135-018  | GHS                                | République d'Indonésie                 |
| INDONESIA AIR TRANSPORT  | 135-034  | IDA                                | République d'Indonésie                 |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur   |
|--|--|------------------------------------|------------------------|
| INTAN ANGKASA AIR SERVICE  | 135-019  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| JOHNLIN AIR TRANSPORT  | 135-043  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| KAL STAR   | 121-037  | KLS                                | République d'Indonésie |
| KARTIKA AIRLINES   | 121-003  | KAE                                | République d'Indonésie |
| KURA-KURA AVIATION   | 135-016  | KUR                                | République d'Indonésie |
| LION MENTARI AIRLINES  | 121-010  | LNI                                | République d'Indonésie |
| MANUNGGAL AIR SERVICE  | 121-020  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| MEGANTARA  | 121-025  | MKE                                | République d'Indonésie |
| MERPATI NUSANTARA AIRLINES   | 121-002  | MNA                                | République d'Indonésie |
| MIMIKA AIR   | 135-007  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| NATIONAL UTILITY HELICOPTER  | 135-011  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| NUSANTARA AIR CHARTER  | 121-022  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| NUSANTARA BUANA AIR  | 135-041  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| NYAMAN AIR   | 135-042  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| PELITA AIR SERVICE   | 121-008  | PAS                                | République d'Indonésie |
| PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA  | 135-026  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| PURA WISATA BARUNA   | 135-025  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| REPUBLIC EXPRESS AIRLINES  | 121-040  | RPH                                | République d'Indonésie |
| RIAU AIRLINES  | 121-016  | RIU                                | République d'Indonésie |
| SAMPOERNA AIR NUSANTARA  | 135-036  | SAE                                | République d'Indonésie |
| SAYAP GARUDA INDAH   | 135-004  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| SKY AVIATION   | 135-044  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| SMAC   | 135-015  | SMC                                | République d'Indonésie |
| SRIWIJAYA AIR  | 121-035  | SJY                                | République d'Indonésie |
| SURVEI UDARA PENAS   | 135-006  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| TRANSWISATA PRIMA AVIATION   | 135-021  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE  | 121-038  | XAR                                | République d'Indonésie |
| TRAVIRA UTAMA  | 135-009  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| TRI MG INTRA ASIA AIRLINES   | 121-018  | TMG                                | République d'Indonésie |
| TRIGANA AIR SERVICE  | 121-006  | TGN                                | République d'Indonésie |
| UNINDO   | 135-040  | Inconnu                            | République d'Indonésie |
| WING ABADI AIRLINES  | 121-012  | WON                                | République d'Indonésie |



| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)  | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur     |
|---|--|------------------------------------|--------------------------|
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Kazakhstan responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception d'Air Astana qui figure à l'annexe B), à savoir:</b> |  |                                    | République du Kazakhstan |
| AERO AIR COMPANYY   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| AEROPRAKT KZ  | Inconnu  | APK                                | République du Kazakhstan |
| AIR ALMATY  | AK-0331-07   | LMY                                | République du Kazakhstan |
| AIR COMPANYY KOKSHETAU  | AK-0357-08   | KRT                                | République du Kazakhstan |
| AIR DIVISION OF EKA   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| AIR FLAMINGO  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| AIR TRUST AIRCOMPANY  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| AK SUNKAR AIRCOMPANY  | Inconnu  | AKS                                | République du Kazakhstan |
| ALMATY AVIATION   | Inconnu  | LMT                                | République du Kazakhstan |
| ARKHABAY  | Inconnu  | KEK                                | République du Kazakhstan |
| ASIA CONTINENTAL AIRLINES   | AK-0345-08   | CID                                | République du Kazakhstan |
| ASIA CONTINENTAL AVIALINES  | AK-0371-08   | RRK                                | République du Kazakhstan |
| ASIA WINGS  | AK-0390-09   | AWA                                | République du Kazakhstan |
| ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| ATMA AIRLINES   | AK-0372-08   | AMA                                | République du Kazakhstan |
| ATYRAU AYE JOLY   | AK-0321-07   | JOL                                | République du Kazakhstan |
| AVIA-JAYNAR   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| BEYBARS AIRCOMPANY  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| BERKUT AIR/BEK AIR  | AK-0311-07   | BKT/BEK                            | République du Kazakhstan |
| BERKUT KZ   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| BURUNDAYAVIA AIRLINES   | AK-0374-08   | BRY                                | République du Kazakhstan |
| COMLUX  | AK-0352-08   | KAZ                                | République du Kazakhstan |
| DETA AIR  | AK-0344-08   | DET                                | République du Kazakhstan |
| EAST WING   | AK-0332-07   | EWZ                                | République du Kazakhstan |
| EASTERN EXPRESS   | AK-0358-08   | LIS                                | République du Kazakhstan |
| EURO-ASIA AIR   | AK-0384-09   | EAK                                | République du Kazakhstan |
| EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL   | Inconnu  | KZE                                | République du Kazakhstan |
| FENIX   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| FLY JET KZ  | AK-0391-09   | FJK                                | République du Kazakhstan |
| IJT AVIATION  | AK-0335-08   | DVB                                | République du Kazakhstan |
| INVESTAVIA  | AK-0342-08   | TLG                                | République du Kazakhstan |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)   | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur     |
|--|--|------------------------------------|--------------------------|
| IRTYSH AIR   | AK-0381-09   | MZA                                | République du Kazakhstan |
| JET AIRLINES   | AK-0349-09   | SOZ                                | République du Kazakhstan |
| JET ONE  | AK-0367-08   | JKZ                                | République du Kazakhstan |
| KAZAIR JET   | AK-0387-09   | KEJ                                | République du Kazakhstan |
| KAZAIRTRANS AIRLINE  | AK-0347-08   | KUY                                | République du Kazakhstan |
| KAZAIRWEST   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| KAZAVIA  | Inconnu  | KKA                                | République du Kazakhstan |
| KAZAVIASPAS  | Inconnu  | KZS                                | République du Kazakhstan |
| KOKSHETAU  | AK-0357-08   | KRT                                | République du Kazakhstan |
| MEGA AIRLINES  | AK-0356-08   | MGK                                | République du Kazakhstan |
| MIRAS  | AK-0315-07   | MIF                                | République du Kazakhstan |
| NAVIGATOR  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| ORLAN 2000 AIRCOMPANY  | Inconnu  | KOV                                | République du Kazakhstan |
| PANKH CENTER KAZAKHSTAN  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| PRIME AVIATION   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| SALEM AIRCOMPANY   | Inconnu  | KKS                                | République du Kazakhstan |
| SAMAL AIR  | Inconnu  | SAV                                | République du Kazakhstan |
| SAYAKHAT AIRLINES  | AK-0359-08   | SAH                                | République du Kazakhstan |
| SEMEYAVIA  | Inconnu  | SMK                                | République du Kazakhstan |
| SCAT   | AK-0350-08   | VSV                                | République du Kazakhstan |
| SKYBUS   | AK-0364-08   | BYK                                | République du Kazakhstan |
| SKYJET   | AK-0307-09   | SEK                                | République du Kazakhstan |
| SKYSERVICE   | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| TYAN SHAN  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| UST-KAMENOGORSK  | AK-0385-09   | UCK                                | République du Kazakhstan |
| ZHETYSU AIRCOMPANY   | Inconnu  | JTU                                | République du Kazakhstan |
| ZHERSU AVIA  | Inconnu  | RZU                                | République du Kazakhstan |
| ZHEZKAZGANAIR  | Inconnu  | Inconnu                            | République du Kazakhstan |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République kirghize responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b> |  |                                    | République kirghize      |
| AIR MANAS  | 17   | MBB                                | République kirghize      |
| ASIAN AIR  | Inconnu  | AAZ                                | République kirghize      |
| AVIA TRAFFIC COMPANY   | 23   | AVJ                                | République kirghize      |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)   | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur       |
|--|--|------------------------------------|----------------------------|
| AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)  | 08   | BSC                                | République kirghize        |
| CLICK AIRWAYS  | 11   | CGK                                | République kirghize        |
| DAMES  | 20   | DAM                                | République kirghize        |
| EASTOK AVIA  | 15   | EEA                                | République kirghize        |
| GOLDEN RULE AIRLINES   | 22   | GRS                                | République kirghize        |
| ITEK AIR   | 04   | IKA                                | République kirghize        |
| KYRGYZ TRANS AVIA  | 31   | KTC                                | République kirghize        |
| KYRGYZSTAN   | 03   | LYN                                | République kirghize        |
| KYRGYZSTAN AIRLINE   | Inconnu  | KGA                                | République kirghize        |
| MAX AVIA   | 33   | MAI                                | République kirghize        |
| S GROUP AVIATION   | 6  | SGL                                | République kirghize        |
| SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION  | 14   | SGD                                | République kirghize        |
| SKY WAY AIR  | 21   | SAB                                | République kirghize        |
| TENIR AIRLINES   | 26   | TEB                                | République kirghize        |
| TRAST AERO   | 05   | TSJ                                | République kirghize        |
| VALOR AIR  | 07   | VAC                                | République kirghize        |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Liberia responsables de la surveillance réglementaire</b>   |  | —                                  | Liberia                    |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la République gabonaise responsables de la surveillance réglementaire (à l'exception de Gabon Airlines, d'Afrijet et de SN2AG qui figurent à l'annexe B), à savoir:</b> |  |                                    | République gabonaise       |
| AIR SERVICES SA  | 004/MTAC/ANAC-G/DSA  | RVS                                | République gabonaise       |
| AIR TOURIST (ALLEGIANCE)   | 007/MTAC/ANAC-G/DSA  | LGE                                | République gabonaise       |
| NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)   | 008/MTAC/ANAC-G/DSA  | NRG                                | République gabonaise       |
| SCD AVIATION   | 005/MTAC/ANAC-G/DSA  | SCY                                | République gabonaise       |
| SKY GABON  | 009/MTAC/ANAC-G/DSA  | SKG                                | République gabonaise       |
| SOLENTA AVIATION GABON   | 006/MTAC/ANAC-G/DSA  | Inconnu                            | République gabonaise       |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités des Philippines responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>   |  |                                    | République des Philippines |
| AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES   | 4AN2008003   | Inconnu                            | République des Philippines |
| AIR PHILIPPINES CORPORATION  | 2009006  | Inconnu                            | République des Philippines |
| AIR WOLF AVIATION INC.   | 200911   | Inconnu                            | République des Philippines |
| AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION  | 4AN2005003   | Inconnu                            | République des Philippines |
| ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.  | 4AN9800036   | Inconnu                            | République des Philippines |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur       |
|--|--|------------------------------------|----------------------------|
| AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.   | 4AN2007005   | Inconnu                            | République des Philippines |
| AVIATOUR'S FLY'N INC.  | 200910   | Inconnu                            | République des Philippines |
| AYALA AVIATION CORP.   | 4AN9900003   | Inconnu                            | République des Philippines |
| BEACON   | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.  | 4AN2008006   | Inconnu                            | République des Philippines |
| CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.  | 4AN9800025   | Inconnu                            | République des Philippines |
| CEBU PACIFIC AIR   | 2009002  | Inconnu                            | République des Philippines |
| CHEMTRAD AVIATION CORPORATION  | 2009018  | Inconnu                            | République des Philippines |
| CM AERO  | 4AN2000001   | Inconnu                            | République des Philippines |
| CORPORATE AIR  | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| CYCLONE AIRWAYS  | 4AN9900008   | Inconnu                            | République des Philippines |
| FAR EAST AVIATION SERVICES   | 2009013  | Inconnu                            | République des Philippines |
| F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.  | 2009017  | Inconnu                            | République des Philippines |
| HUMA CORPORATION   | 2009014  | Inconnu                            | République des Philippines |
| INAEC AVIATION CORP.   | 4AN2002004   | Inconnu                            | République des Philippines |
| ISLAND AVIATION  | 2009009  | Inconnu                            | République des Philippines |
| ISLAND TRANSVOYAGER  | 2010022  | Inconnu                            | République des Philippines |
| LION AIR, INCORPORATED   | 2009019  | Inconnu                            | République des Philippines |
| MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES   | 4AN9800035   | Inconnu                            | République des Philippines |
| MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES   | 2009016  | Inconnu                            | République des Philippines |
| MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP  | 2010020  | Inconnu                            | République des Philippines |
| OMNI AVIATION CORP.  | 4AN2002002   | Inconnu                            | République des Philippines |
| PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.   | 4AS9800006   | Inconnu                            | République des Philippines |
| PACIFIC AIRWAYS CORPORATION  | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| PACIFIC ALLIANCE CORPORATION   | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| PHILIPPINE AIRLINES  | 2009001  | Inconnu                            | RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES |
| PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.   | 4AN9800015   | Inconnu                            | République des Philippines |
| ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.  | 4AN2003003   | Inconnu                            | République des Philippines |
| ROYAL STAR AVIATION, INC.  | 4AN9800029   | Inconnu                            | République des Philippines |
| SOUTH EAST ASIA INC.   | 2009004  | Inconnu                            | République des Philippines |
| SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.   | 4AN9800037   | Inconnu                            | République des Philippines |
| SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION  | 2009008  | Inconnu                            | République des Philippines |
| SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER  | 4AN9900010   | Inconnu                            | République des Philippines |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)  | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur       |
|---|--|------------------------------------|----------------------------|
| SUBIC SEAPLANE, INC.  | 4AN2000002   | Inconnu                            | République des Philippines |
| TOPFLITE AIRWAYS, INC.  | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION   | 2009007  | Inconnu                            | République des Philippines |
| WORLD AVIATION, CORP.   | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| WCC AVIATION COMPANY  | 2009015  | Inconnu                            | République des Philippines |
| YOKOTA AVIATION, INC.   | Inconnu  | Inconnu                            | République des Philippines |
| ZENITH AIR, INC.  | 2009012  | Inconnu                            | République des Philippines |
| ZEST AIRWAYS INCORPORATED   | 2009003  | Inconnu                            | République des Philippines |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de São Tomé e Príncipe responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b> | —  | —                                  | São Tomé e Príncipe        |
| AFRICA CONNECTION   | 10/AOC/2008  | Inconnu                            | São Tomé e Príncipe        |
| BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD  | 01/AOC/2007  | BGI                                | São Tomé e Príncipe        |
| EXECUTIVE JET SERVICES  | 03/AOC/2006  | EJZ                                | São Tomé e Príncipe        |
| GLOBAL AVIATION OPERATION   | 04/AOC/2006  | Inconnu                            | São Tomé e Príncipe        |
| GOLIAF AIR  | 05/AOC/2001  | GLE                                | São Tomé e Príncipe        |
| ISLAND OIL EXPLORATION  | 01/AOC/2008  | Inconnu                            | São Tomé e Príncipe        |
| STP AIRWAYS   | 03/AOC/2006  | STP                                | São Tomé e Príncipe        |
| TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD  | 02/AOC/2002  | TFK                                | São Tomé e Príncipe        |
| TRANSCARG   | 01/AOC/2009  | Inconnu                            | São Tomé e Príncipe        |
| TRANSLIZ AVIATION (TMS)   | 02/AOC/2007  | TMS                                | São Tomé e Príncipe        |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de Sierra Leone responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b>        | —  | —                                  | Sierra Leone               |
| AIR RUM, LTD  | Inconnu  | RUM                                | Sierra Leone               |
| DESTINY AIR SERVICES, LTD   | Inconnu  | DTY                                | Sierra Leone               |
| HEAVYLIFT CARGO   | Inconnu  | Inconnu                            | Sierra Leone               |
| ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD   | Inconnu  | ORJ                                | Sierra Leone               |
| PARAMOUNT AIRLINES, LTD   | Inconnu  | PRR                                | Sierra Leone               |
| SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD   | Inconnu  | SVT                                | Sierra Leone               |
| TEEBAH AIRWAYS  | Inconnu  | Inconnu                            | Sierra Leone               |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Soudan responsables de la surveillance réglementaire</b>                         |  |                                    | République du Soudan       |
| SUDAN AIRWAYS   | Inconnu  |                                    | République du Soudan       |
| SUN AIR COMPANY   | Inconnu  |                                    | République du Soudan       |

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère)                                  | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) ou numéro de la licence d'exploitation | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur |
|---|--|------------------------------------|----------------------|
| MARSLAND COMPANY  | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| ATTICO AIRLINES   | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| FOURTY EIGHT AVIATION   | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| SUDANESE STATES AVIATION COMPANY  | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| ALMAJARA AVIATION   | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| BADER AIRLINES  | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| ALFA AIRLINES   | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| AZZA TRANSPORT COMPANY  | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| GREEN FLAG AVIATION   | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| ALMAJAL AVIATION SERVICE  | Inconnu  |                                    | République du Soudan |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités du Swaziland responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b> | —  | —                                  | Swaziland            |
| SWAZILAND AIRLINK   | Inconnu  | SZL                                | Swaziland            |
| <b>Tous les transporteurs aériens certifiés par les autorités de la Zambie responsables de la surveillance réglementaire, à savoir:</b> |  |                                    | Zambie               |
| ZAMBEZI AIRLINES  | Z/AOC/001/2009   | ZMA                                | Zambie               |

## ANNEXE B

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

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur        | Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction   | Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série  | État d'immatriculation       |
|--|---|------------------------------------|-----------------------------|--|--|------------------------------|
| AIR KORYO  | GAC-AOC/KOR-01                                    |                                    | RPDC                        | Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Tu-204   | Toute la flotte sauf: P-632, P-633   | RPDC                         |
| AFRIJET <sup>(1)</sup>   | 002/MTAC/ANAC-G/DSA                               |                                    | République gabonaise        | Toute la flotte sauf: 2 appareils de type Falcon 50; 2 appareils de type Falcon 900  | Toute la flotte sauf: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR   | République gabonaise         |
| AIR ASTANA <sup>(2)</sup>  | AK-0388-09  | KZR                                | Kazakhstan                  | Toute la flotte sauf: 2 appareils de type B767; 4 appareils de type B757; 10 appareils de type A319/320/321; 5 appareils de type Fokker 50 | Toute la flotte sauf: P4-KCA, P4-KCB; P4-EAS, P4-FAS; P4-GAS, P4-MAS; P4-NAS, P4-OAS; P4-PAS, P4-SAS; P4-TAS, P4-UAS; P4-VAS, P4-WAS; P4-YAS, P4-XAS; P4-HAS, P4-IAS; P4-JAS, P4-KAS; P4-LAS | Aruba (Royaume des Pays-Bas) |
| AIR SERVICE COMORES  | 06-819/TA-15/DGACM                                | KMD                                | Comores                     | Toute la flotte sauf: LET 410 UVP  | Toute la flotte sauf: D6-CAM (851336)  | Comores                      |
| GABON AIRLINES <sup>(3)</sup>  | 001/MTAC/ANAC                                     | GBK                                | République gabonaise        | Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Boeing B-767-200  | Toute la flotte sauf: TR-LHP   | République gabonaise         |
| IRAN AIR <sup>(4)</sup>  | FS100   | IRA                                | République islamique d'Iran | Toute la flotte sauf: 14 appareils de type A300, 8 appareils de type A310, 1 appareil B737   | Toute la flotte sauf: EP-IBA<br>EP-IBB<br>EP-IBC<br>EP-IBD<br>EP-IBG<br>EP-IBH<br>EP-IBI<br>EP-IBJ<br>EP-IBM<br>EP-IBN<br>EP-IBO<br>EP-IBS<br>EP-IBT<br>EP-IBV<br>EP-IBX                     | République islamique d'Iran  |

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

| Nom de personne morale du transporteur aérien figurant sur son CTA (et raison sociale si elle diffère) | Numéro de certificat de transporteur aérien (CTA) | Code OACI de la compagnie aérienne | État du transporteur | Type d'aéronef faisant l'objet de la restriction   | Numéros d'immatriculation et, si possible, numéros de série                   | État d'immatriculation                            |
|--|---|------------------------------------|----------------------|--|---|---|
|  |   |                                    |                      |  | EP-IBZ<br>EP-ICE<br>EP-ICF<br>EP-IBK<br>EP-IBL<br>EP-IBP<br>EP-IBQ<br>EP-AGA  |   |
| NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)  | 003/MTAC/ANAC-G/DSA                               | NVS                                | République gabonaise | Toute la flotte sauf: 1 appareil de type Challenger CL601; 1 appareil de type HS-125-800       | Toute la flotte sauf: TR-AAG, ZS-AFG  | République gabonaise; République d'Afrique du Sud |
| TAAG ANGOLA AIRLINES   | 001   | DTA                                | République d'Angola  | Toute la flotte sauf: 3 appareils de type Boeing B-777 et 4 appareils de type Boeing B-737-700 | Toute la flotte sauf: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ | République d'Angola                               |
| UKRAINIAN MEDITERRANEAN  | 164   | UKM                                | Ukraine              | Toute la flotte sauf: 1 appareil de type MD-83   | Toute la flotte sauf: UR-CFF  | Ukraine   |

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

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

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

(4) Iran Air est autorisé à exercer ses activités à destination de l'Union européenne, en utilisant les aéronefs spécifiques, dans les conditions fixées au considérant (69) du présent règlement.



**RÈGLEMENT (UE) N° 591/2010 DE LA COMMISSION****du 5 juillet 2010****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique»<sup>(1)</sup>),vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes<sup>(2)</sup>, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 6 juillet 2010.

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

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

*Par la Commission,  
au nom du président,*

Jean-Luc DEMARTY

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

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 350 du 31.12.2007, 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                                 | 56,2                               |
|            | MK                                 | 45,6                               |
|            | TR                                 | 50,2                               |
|            | ZZ                                 | 50,7                               |
| 0707 00 05 | MK                                 | 45,6                               |
|            | TR                                 | 123,6                              |
|            | ZZ                                 | 84,6                               |
| 0709 90 70 | TR                                 | 102,6                              |
|            | ZZ                                 | 102,6                              |
| 0805 50 10 | AR                                 | 111,7                              |
|            | TR                                 | 97,3                               |
|            | UY                                 | 91,0                               |
|            | ZA                                 | 104,6                              |
|            | ZZ                                 | 101,2                              |
| 0808 10 80 | AR                                 | 105,4                              |
|            | BR                                 | 78,7                               |
|            | CA                                 | 83,2                               |
|            | CL                                 | 96,2                               |
|            | CN                                 | 69,1                               |
|            | NZ                                 | 107,8                              |
|            | US                                 | 84,5                               |
|            | ZA                                 | 103,9                              |
|            | ZZ                                 | 91,1                               |
| 0808 20 50 | AR                                 | 102,2                              |
|            | CL                                 | 113,9                              |
|            | CN                                 | 98,4                               |
|            | NZ                                 | 159,1                              |
|            | ZA                                 | 121,4                              |
|            | ZZ                                 | 119,0                              |
| 0809 10 00 | TR                                 | 232,0                              |
|            | ZZ                                 | 232,0                              |
| 0809 20 95 | TR                                 | 287,5                              |
|            | ZZ                                 | 287,5                              |
| 0809 30    | AR                                 | 137,1                              |
|            | TR                                 | 152,0                              |
|            | ZZ                                 | 144,6                              |
| 0809 40 05 | IL                                 | 133,1                              |
|            | US                                 | 110,3                              |
|            | ZZ                                 | 121,7                              |

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

**RÈGLEMENT (UE) N° 592/2010 DE LA COMMISSION****du 5 juillet 2010****modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement (CE) n° 877/2009 pour la campagne 2009/2010**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) <sup>(1)</sup>,vu le règlement (CE) n° 951/2006 de la Commission du 30 juin 2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 318/2006 du Conseil en ce qui concerne les échanges avec les pays tiers dans le secteur du sucre <sup>(2)</sup>, et notamment son article 36, paragraphe 2, deuxième alinéa, deuxième phrase,

considérant ce qui suit:

(1) Les montants des prix représentatifs et des droits additionnels applicables à l'importation de sucre blanc, de

sucre brut et de certains sirops pour la campagne 2009/2010 ont été fixés par le règlement (CE) n° 877/2009 de la Commission <sup>(3)</sup>. Ces prix et droits ont été modifiés en dernier lieu par le règlement (UE) n° 577/2010 de la Commission <sup>(4)</sup>.

(2) Les données dont la Commission dispose actuellement conduisent à modifier lesdits montants, conformément aux règles et modalités prévues par le règlement (CE) n° 951/2006,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les prix représentatifs et les droits additionnels applicables à l'importation des produits visés à l'article 36 du règlement (CE) n° 951/2006, fixés par le règlement (CE) n° 877/2009 pour la campagne 2009/2010, sont modifiés et figurent à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 6 juillet 2010.

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

Fait à Bruxelles, le 5 juillet 2010.

Par la Commission,  
au nom du président,

Jean-Luc DEMARTY

Directeur général de l'agriculture et  
du développement rural

<sup>(1)</sup> JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 178 du 1.7.2006, p. 24.

<sup>(3)</sup> JO L 253 du 25.9.2009, p. 3.

<sup>(4)</sup> JO L 166 du 1.7.2010, p. 14.

## ANNEXE

**Montants modifiés des prix représentatifs et des droits additionnels à l'importation du sucre blanc, du sucre brut et des produits du code NC 1702 90 95 applicables à partir du 6 juillet 2010**

(EUR)

| Code NC                   | Montant du prix représentatif par 100 kg net du produit en cause | Montant du droit additionnel par 100 kg net du produit en cause |
|---------------------------|--|---|
| 1701 11 10 <sup>(1)</sup> | 41,21  | 0,00  |
| 1701 11 90 <sup>(1)</sup> | 41,21  | 2,54  |
| 1701 12 10 <sup>(1)</sup> | 41,21  | 0,00  |
| 1701 12 90 <sup>(1)</sup> | 41,21  | 2,24  |
| 1701 91 00 <sup>(2)</sup> | 44,93  | 3,99  |
| 1701 99 10 <sup>(2)</sup> | 44,93  | 0,86  |
| 1701 99 90 <sup>(2)</sup> | 44,93  | 0,86  |
| 1702 90 95 <sup>(3)</sup> | 0,45   | 0,24  |

<sup>(1)</sup> Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point III du règlement (CE) n° 1234/2007.

<sup>(2)</sup> Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point II du règlement (CE) n° 1234/2007.

<sup>(3)</sup> Fixation par 1 % de teneur en saccharose.

# DÉCISIONS

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 18 juin 2010

**concernant la répartition des quantités de substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones qui sont autorisées pour des utilisations essentielles ou critiques en laboratoire et à des fins d'analyse dans l'Union en 2010, en application du règlement (CE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone**

[notifiée sous le numéro C(2010) 3850]

(Les textes en langue allemande, anglaise, espagnole, française, italienne, néerlandaise et estonienne sont les seuls faisant foi.)

(2010/375/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1005/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone<sup>(1)</sup>, et notamment son article 10, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union a déjà programmé, pour la plupart des utilisations, l'abandon graduel de la production et de la consommation des chlorofluorocarbones, des autres chlorofluorocarbones entièrement halogénés, des halons, du tétrachlorure de carbone, du trichloro-1,1,1-éthane, des hydrobromofluorocarbones et du bromochlorométhane. La Commission est tenue de déterminer les utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse de ces substances réglementées, les quantités pouvant être utilisées et les entreprises qui peuvent les utiliser.
- (2) La décision XIX/18 des parties au protocole de Montréal autorise les niveaux de production et de consommation des substances réglementées indiquées dans les annexes A, B et C (substances des groupes II et III) du protocole de Montréal qui sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse énumérées à l'annexe IV du compte rendu de la septième réunion des parties, sous réserve des conditions fixées à l'annexe II du compte rendu de la sixième réunion des parties ainsi que dans les décisions VI/9, VII/11, XI/15 et XV/5, XVI/16 et XXI/16 des parties au protocole de Montréal.
- (3) La décision XVII/10 des parties au protocole de Montréal autorise les niveaux de production et de consommation de bromure de méthyle, indiqué à l'annexe E du protocole de Montréal, qui sont nécessaires pour répondre aux besoins en matière d'utilisations critiques de cette substance en laboratoire et à des fins d'analyse.
- (4) En vertu du protocole de Montréal, la dérogation globale relative aux utilisations en laboratoire et à des fins

d'analyse est soumise à un réexamen périodique et a été prorogée pour la dernière fois par la décision XXI/6, jusqu'au 31 décembre 2014.

- (5) La décision VI/25 précise qu'une utilisation ne peut être considérée comme essentielle que s'il n'existe pas de solutions de remplacement ou de substituts techniquement et économiquement envisageables qui soient acceptables du point de vue de l'environnement et de la santé. Il y a lieu d'établir une annexe énumérant les utilisations pour lesquelles les parties au protocole de Montréal considèrent qu'il existe des solutions de remplacement. Il convient que cette annexe contienne également la liste positive des utilisations essentielles autorisées de bromure de méthyle, comme convenu par les parties dans la décision XVIII/15.
- (6) La Commission a publié un avis aux entreprises ayant l'intention d'importer ou d'exporter en 2010, vers l'Union européenne ou à partir de celle-ci, des substances réglementées appauvrissant la couche d'ozone et aux entreprises ayant l'intention de demander pour 2010 un quota pour de telles substances destinées à une utilisation essentielle en laboratoire ou à des fins d'analyse<sup>(2)</sup>, et elle a reçu des déclarations relatives aux utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse prévues de substances réglementées pour 2009.
- (7) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité de gestion institué par l'article 25, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1005/2009,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

### Article premier

La production et l'importation de substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones peuvent être autorisées pour toute utilisation essentielle en laboratoire et à des fins d'analyse indiquée à l'annexe I.

<sup>(1)</sup> JO L 286 du 31.10.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 132 du 11.6.2009, p. 19.

*Article 2*

La quantité de substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones, couvertes par le règlement (CE) n° 1005/2009, pouvant être produites ou importées pour des utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse dans l'Union en 2010 s'élève à 63 843,371 kilogrammes PACO.

*Article 3*

L'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire et à des fins d'analyse pour les substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones pour l'année 2010 est faite au bénéfice des entreprises indiquées à l'annexe II. Les quantités

Acros Organics bvba  
Janssen Pharmaceuticaalan 3a  
2440 Geel  
BELGIQUE

Estonian Environmental Research Centre  
Marja 4D  
10617 Tallinn  
ESTONIE

Honeywell Specialty Chemicals GmbH  
Wunstorfer Strasse 40  
Postfach 100262  
30918 Seelze  
ALLEMAGNE

LGC Standards GmbH  
Mercatorstr. 51  
46485 Wesel  
ALLEMAGNE

Ministry of Defence  
Defence Fuel Lubricants and Chemicals  
P.O. Box 10 000  
1780 CA Den Helder  
PAYS-BAS

Sicor Spa  
Via Terazzano 77  
20017 Rho (MI)  
ITALIE

Sigma Aldrich Company Ltd  
The Old Brickyard, New Road  
Gillingham SP8 4XT  
ROYAUME-UNI

Sigma Aldrich Logistik GmbH  
Riedstrasse 2  
89555 Steinheim  
ALLEMAGNE

maximales pouvant être produites ou importées en 2010 pour des utilisations en laboratoire ou à des fins d'analyse attribuées auxdites entreprises sont fixées à l'annexe III.

*Article 4*

La présente décision s'applique du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au 31 décembre 2010.

*Article 5*

Les entreprises suivantes sont destinataires de la présente décision:

VWR International S.A.S.  
201 rue Carnot  
94126 Fontenay-sous-Bois  
FRANCE

Airbus S.A.S.  
Route de Bayonne  
316 31300 Toulouse  
FRANCE

Harp International Ltd  
Gellihirion Industrial Estate, Rhondda, Cynon Taff,  
Pontypridd CF37 5SX  
ROYAUME-UNI

Ineos Fluor Ltd  
PO Box 13, The Heath  
Runcorn Cheshire WA7 4QF  
ROYAUME-UNI

Merck KGaA  
Frankfurter Strasse 250  
64271 Darmstadt  
ALLEMAGNE

Panreac Quimica S.A.  
Pol. Ind. Pla de la Bruguera, C/Garrafa 2  
08211 Castellar del Vallès-Barcelona  
ESPAGNE

Sigma Aldrich Chimie SARL  
80, rue de Luzais  
L'Isle-d'Abeau Chesnes  
38297 Saint-Quentin-Fallavier  
FRANCE

Sigma Aldrich Laborchemikalien GmbH  
Wunstorfer Strasse 40  
Postfach 100262  
30918 Seelze  
ALLEMAGNE

Tazzetti Fluids S.r.l.  
Corso Europa n. 600/a  
Volpiano (TO)  
ITALIE

Fait à Bruxelles, le 18 juin 2010.

*Par la Commission*  
Connie HEDEGAARD  
*Membre de la Commission*

## ANNEXE I

**Utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse de substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones**

1. Les substances réglementées du groupe I (chlorofluorocarbones 11, 12, 113, 114 et 115), du groupe II (autres chlorofluorocarbones entièrement halogénés), du groupe III (halons), du groupe IV (tétrachlorure de carbone), du groupe V (trichloro-1,1,1-éthane), du groupe VII (hydrobromofluorocarbones) et du groupe IX (bromochlorométhane) peuvent être autorisées pour toutes les utilisations en laboratoire et à des fins d'analyse, à l'exception des utilisations suivantes:
    - a) les essais de laboratoire portant sur les huiles, graisses et hydrocarbures pétroliers totaux présents dans l'eau;
    - b) les essais de laboratoire portant sur le goudron utilisé comme revêtement routier;
    - c) la prise d'empreintes digitales à des fins médico-légales;
    - d) les essais de laboratoire des matières organiques présentes dans le charbon;
    - e) toute utilisation pour laquelle il existe une solution de remplacement techniquement et économiquement envisageable.
  2. Le bromure de méthyle (groupe VI) peut être autorisé pour les utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse suivantes:
    - a) comme étalon ou norme de référence pour calibrer le matériel utilisant du bromure de méthyle, vérifier les niveaux des émissions de bromure de méthyle ou pour déterminer les concentrations de résidus de bromure de méthyle présents dans les marchandises, les végétaux et les denrées;
    - b) dans les études toxicologiques effectuées en laboratoire;
    - c) pour comparer en laboratoire l'efficacité du bromure de méthyle et des solutions de remplacement de cette substance;
    - d) comme agent en laboratoire s'il est détruit pendant la réaction chimique comme un produit intermédiaire.
  3. Les utilisations suivantes ne sont pas considérées comme des utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse:
    - a) le matériel de réfrigération et de climatisation utilisé en laboratoire, y compris le matériel de laboratoire réfrigéré, notamment les ultracentrifugeuses;
    - b) le nettoyage, la réfection, la réparation ou la reconstitution de composants ou d'ensembles électroniques;
    - c) la préservation des publications et des archives;
    - d) la stérilisation du matériel de laboratoire.
-

## ANNEXE II

**Entreprises autorisées à produire ou à importer pour des utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse**

Des quotas de production ou d'importation de substances réglementées autres que des hydrochlorofluorocarbones sont attribués aux entreprises suivantes pour des utilisations essentielles en laboratoire et à des fins d'analyse:

**Entreprises**

Acros Organics (BE)  
Airbus France (FR)  
Estonian Environmental Research Centre (EE)  
Harp International (UK)  
Honeywell Specialty Chemicals (FR)  
Ineos Fluor (UK)  
LGC Standars (DE)  
Merck KGaA (DE)  
Ministry of Defense (NL)  
Panreac Quimica (ES)  
Sicor (IT)  
Sigma Aldrich Chimie (FR)  
Sigma Aldrich Company (UK)  
Sigma Aldrich Laborchemikalien (DE)  
Sigma Aldrich Logistik (DE)  
Tazzetti Fluids (IT)  
VWR I S A S (FR)

## ANNEXE III

(Cette annexe n'est pas publiée parce qu'elle contient des informations commerciales confidentielles.)



## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 2 juillet 2010

**concernant les exigences de sécurité que doivent comporter les normes européennes relatives à certains produits utilisés dans l'environnement de sommeil des enfants, en application de la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil**

(2010/376/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2001/95/CE prévoit que les organismes européens de normalisation établissent des normes européennes. Ces normes doivent garantir que les produits satisfont à l'obligation générale de sécurité imposée par la directive.
- (2) Selon la directive 2001/95/CE, un produit est présumé sûr, pour les risques et les catégories de risque couverts par les normes nationales, quand il est conforme aux normes nationales non obligatoires transposant des normes européennes.
- (3) En 2006, la Commission a commandé une évaluation de la sécurité de divers articles de puériculture couramment utilisés dans les soins aux bébés et aux enfants de moins de cinq ans <sup>(2)</sup>. Cette évaluation a été menée en collaboration avec les autorités nationales, les organismes nationaux de normalisation, les associations de consommateurs, les organisations actives dans le domaine de la sécurité des produits, les opérateurs économiques et les laboratoires d'essais.
- (4) Pour ces produits, l'étude a permis de recueillir des statistiques sur les accidents et les blessures dans l'Union et au-delà, et de réaliser une évaluation complète des risques, fondée sur l'identification des principaux dangers et l'analyse des différents scénarios d'exposition.
- (5) L'étude a permis de mettre en évidence cinq types de produits, fréquemment utilisés dans l'environnement de sommeil des nouveau-nés et des enfants en bas âge, qui devaient faire l'objet d'un suivi. Il s'agit des matelas de lit d'enfant, des tours de lit d'enfant, des lits suspendus pour bébé, des couettes d'enfant et des sacs de couchage pour bébé.

- (6) Les nouveau-nés dorment en moyenne au moins seize heures par jour et les enfants âgés de trois à cinq ans dorment encore entre onze et treize heures par jour. Si on inclut les périodes d'éveil, les bébés et les enfants en bas âge passent quotidiennement au moins une demi-journée dans un environnement conçu pour le sommeil durant les cinq premières années de leur vie. Les produits utilisés dans un tel environnement doivent être sûrs, car c'est dans cet environnement que les bébés et les enfants en bas âge sont souvent laissés longtemps sans surveillance, le jour comme la nuit.
- (7) Selon la base de données européenne sur les blessures (IDB), dans l'Union européenne, entre 2005 et 2007, 17 000 accidents touchant des enfants âgés de zéro à quatre ans se sont produits dans leur lit <sup>(3)</sup>. Selon la Commission des États-Unis pour la sécurité des produits de consommation (CSPC), chaque année, les lits d'enfant et les produits connexes sont à l'origine de plus de décès de bébés que tout autre article de puériculture <sup>(4)</sup>.
- (8) Certains modèles de tours de lit et de sacs de couchage pour bébé ont été signalés, par l'intermédiaire du système d'alerte rapide RAPEX, comme présentant des risques de suffocation et d'étouffement et ont donc été retirés du marché ou rappelés. En 1992, la Commission française de la sécurité des consommateurs a recommandé d'informer les consommateurs et d'améliorer la sécurité des couettes d'enfant, en raison du risque d'inflammabilité, d'hyperthermie et de suffocation <sup>(5)</sup>. En 2002, 2007 et 2008, aux États-Unis, la CSPC a ordonné le rappel de certains modèles de matelas de lit d'enfant en raison de risques de coincement et d'arguments de vente infondés <sup>(6)</sup>.
- (9) Si les tours de lit d'enfant, les matelas et les couettes d'enfant ne sont pas sûrs ou s'ils ne sont pas accompagnés d'avertissements de sécurité essentiels, ils peuvent augmenter l'incidence de la mort subite du nourrisson (MSN) en raison du risque d'hyperthermie et d'asphyxie <sup>(7)</sup>.

<sup>(3)</sup> Données de l'IDB sur tous types de blessures, 2005-2007.

<sup>(4)</sup> *Nursery product-related injuries and deaths among children under the age of five*, CPSC, février 2009.

<sup>(5)</sup> (<http://www.securiteconso.org/article195.html>).

<sup>(6)</sup> (<http://www.cpsc.gov/cgi-bin/prod.aspx>).

<sup>(7)</sup> *Environment of infants during sleep and risk of sudden infant death*, *British Medical Journal*, 1996; *Changing concepts of SIDS: implications for infant sleeping environment and sleep position*, *American Academy of Paediatrics*, mars 2000; *Sleep Environment and the risk of sudden Infant death in an urban population*, *American Academy of Paediatrics*, mai 2003. (<http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/pol/bumper-bordure-fra.php>).

<sup>(1)</sup> JO L 11 du 15.1.2002, p. 4.

<sup>(2)</sup> ([http://ec.europa.eu/consumers/safety/projects/ongoing-projects\\_en.htm#project\\_results](http://ec.europa.eu/consumers/safety/projects/ongoing-projects_en.htm#project_results)).

- (10) Parallèlement, des recherches ont montré que les sacs de couchage pour bébé peuvent apporter une protection contre la mort subite du nourrisson (MSN) <sup>(1)</sup>, car elles réduisent la probabilité que l'enfant se retrouve en position ventrale et empêchent les draps de couvrir le visage et la tête durant le sommeil. Si, pour ces raisons, leur utilisation doit être encouragée, il convient d'assurer la sécurité de l'enfant contre d'autres dangers, tels que le risque d'étouffement après ingestion de petits éléments et le risque de coincement.
- (11) Il n'existe aucune norme européenne s'appliquant aux cinq types de produits susmentionnés. Il est donc nécessaire de définir des exigences spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 1, point a), de la directive 2001/95/CE, afin de demander aux organismes européens de normalisation d'élaborer des normes réduisant les risques liés à l'utilisation de ces produits.
- (12) Ces normes doivent être élaborées conformément à la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information <sup>(2)</sup>. La référence de la norme adoptée doit être publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2001/95/CE.
- (13) Dès que les normes en question seront disponibles, et sous réserve que la Commission européenne décide d'en publier les références au Journal officiel conformément à la procédure prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2001/95/CE, les matelas de lit d'enfant, les tours de lit d'enfant, les lits suspendus pour bébé, les couettes d'enfant et les sacs de couchage pour bébé fabriqués dans le respect de ces normes devront être présumés conformes à l'obligation générale de sécurité de la directive 2001/95/CE, pour ce qui concerne les exigences de sécurité régies par lesdites normes.
- (14) La présente décision est conforme à l'avis du comité institué en vertu de l'article 15 de la directive 2001/95/CE,

- «matelas de lit d'enfant», un produit sur lequel reposent les nouveau-nés et les enfants dormant dans un lit d'enfant. Ses dimensions sont généralement les suivantes: 60 × 120 cm ou 70 × 140 cm. Son épaisseur varie entre 6 et 15 cm. Le produit peut également se plier,
- «tour de lit», un accessoire de lit d'enfant rembourré, fixé à l'intérieur du lit, généralement utilisé pour améliorer le confort de l'enfant. Ce produit couvre au moins un des côtés du lit,
- «lit suspendu pour bébé», un lit ou un berceau dont le fond est souvent une surface non rigide ou plane suspendue à un ou plusieurs points d'ancrage par des cordes, des sangles ou des lanières. Ce produit est utilisé pour coucher un nouveau-né qui ne peut s'agenouiller ou se redresser seul,
- «couette d'enfant», une housse en tissu, renfermant un matériau de rembourrage souple, destinée à améliorer le confort de l'enfant durant son sommeil et à éviter l'hypothermie,
- «sac de couchage pour bébé», un sac de la longueur du corps de l'enfant, chaudement doublé ou rembourré, dans lequel est placé le bébé. Ce produit est conçu pour éviter l'hypothermie et la suffocation de l'enfant lorsque ce dernier dort ou est allongé dans son lit.

#### Article 2

##### Exigences

Les exigences de sécurité spécifiques relatives aux produits visés à l'article 1<sup>er</sup> que doivent comporter les normes européennes en application de l'article 4 de la directive 2001/95/CE figurent en annexe.

#### Article 3.

##### Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Fait à Bruxelles, le 2 juillet 2010.

#### Article premier

##### Définitions

Aux fins de la présente décision, on entend par:

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> Risk and preventive factors for cot death in The Netherlands, a low-incidence country, *European Journal of Paediatrics*, juillet 1998.

<sup>(2)</sup> JO L 204 du 21.7.1998, p. 37.

## ANNEXE

**EXIGENCES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES POUR LES MATELAS DE LIT D'ENFANT**

RISQUES: les principaux risques liés au produit sont le coincement et l'inflammabilité.

**Exigences de sécurité****1. Exigences générales de sécurité**

Les produits ne mettent pas en danger la sécurité ou la santé des enfants et des personnes qui s'en occupent lorsqu'ils sont utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés ou à l'usage prévisible, compte tenu du comportement des enfants. Les capacités des enfants et des personnes qui s'en occupent sont prises en considération, en particulier dans le cas de produits qui, en raison de leurs fonctions, dimensions et caractéristiques, sont destinés à des enfants de moins de cinq ans. Les étiquettes apposées sur les produits ou sur leur emballage ainsi que les modes d'emploi doivent attirer l'attention des personnes s'occupant des enfants sur les dangers et les risques inhérents à l'utilisation des produits et sur la manière de les éviter.

**2. Exigences spécifiques de sécurité***Propriétés chimiques*

Les matelas de lit d'enfant doivent être conformes à la législation de l'Union européenne.

*Inflammabilité et propriétés thermiques*

Les matelas de lit d'enfant ne doivent pas constituer un élément inflammable dangereux dans l'environnement de l'enfant. Ils doivent, par conséquent, se composer de matériaux remplissant au moins l'une des conditions suivantes:

- ils ne s'enflamment pas en cas d'exposition directe à une flamme ou à une étincelle,
- s'ils s'enflamment, ils brûlent lentement et présentent une faible vitesse de propagation de la flamme.

De plus, les matériaux combustibles ne doivent pas dégager d'émanations toxiques durant la combustion.

L'emploi de substances chimiques retardatrices de flammes doit être réduit au minimum. Si de telles substances sont employées, leur toxicité ne doit pas mettre en danger la santé de l'enfant et de la personne qui s'en occupe, ni l'environnement, durant l'utilisation du produit et lors de l'élimination du produit en fin de vie.

*Propriétés physiques et mécaniques***Risques de coincement dans des trous ou des ouvertures**

Pour éviter le coincement du torse, de la tête et du cou dans le sommier, les matelas de lit d'enfant doivent couvrir la totalité du sommier et résister au poids d'un enfant debout sur le matelas ou marchant dans le lit.

L'enfant ne doit pas pouvoir soulever les parties du matelas pliable qui pourraient lui donner accès au sommier et accroître de ce fait le risque de coincement.

Les produits doivent être conçus et fabriqués, dans toute la mesure du possible, de manière à éviter le coincement des membres, des pieds et des mains entre le matelas et les côtés du lit.

Pour éviter l'asphyxie de l'enfant dont la tête ou le torse se retrouve coincé entre le matelas et les côtés du lit, l'espace compris entre le matelas et les côtés du lit doit être limité, compte tenu du point où le matelas exerce la plus forte pression sur le sommier.

**Risques d'enchevêtrement**

La longueur des cordes, des rubans et des éléments utilisés en tant que liens ainsi que la taille des boucles doivent être limitées afin d'éviter le risque d'étranglement.

**Risques de suffocation externe**

Les matelas de lit d'enfant ne doivent pas contenir de décalcomanies en plastique pouvant être détachées par l'enfant ou d'autres garnitures imperméables susceptibles de couvrir la bouche et le nez.

L'emballage des produits ne doit pas présenter de risque de suffocation par obstruction des voies respiratoires.

Pour éviter le risque de suffocation, le produit ne doit pas contenir de matelas souple rembourré susceptible d'épouser la forme du visage de l'enfant ou de former des renflements pouvant obstruer les voies respiratoires.

**Risques d'étouffement et de suffocation interne**

Les matelas de lit d'enfant ne doivent pas contenir d'éléments séparés ou de petites dimensions pouvant être détachés par l'enfant, introduits entièrement dans sa bouche et avalés.

Les matelas de lit d'enfant ne doivent contenir aucun élément de petites dimensions qui peut être détaché par l'enfant et rester coincé dans le pharynx ou à l'arrière de la cavité buccale. Le matériau de rembourrage ne doit pas être accessible, notamment si l'enfant le saisit avec les dents, et doit résister à une contrainte inhérente à l'utilisation prévisible du produit par l'enfant, compte tenu de la possibilité que des fibres traversent les coutures ainsi que de la résistance des coutures.

#### **Bords coupants**

Les matelas de lit d'enfant ne doivent pas comporter de bords coupants ou de pointes acérées. Les fils des ressorts ne doivent pas comporter de pointes acérées ni dépasser de la surface du matelas.

#### **Intégrité structurale**

Le matériau du matelas doit posséder des propriétés physiques garantissant l'absence de risque de coincement. Le rembourrage ne doit pas subir de déformation permanente entraînant la distension du revêtement.

#### **Avertissements propres au produit**

Les avertissements et les instructions d'utilisation doivent indiquer à la personne s'occupant de l'enfant l'épaisseur du matelas, de manière à éviter les chutes, ainsi que la taille appropriée (longueur et largeur) correspondant au lit afin d'écartier le risque de coincement.

Pour éviter le risque de suffocation, les instructions doivent attirer l'attention de la personne s'occupant de l'enfant sur les dangers que représente l'empilement de deux matelas ou plus dans le but d'améliorer le confort de l'enfant.

Il convient d'inscrire des avertissements contre d'éventuels cas de figure pouvant causer un incendie (par exemple, fumer près du lit).

#### **Hygiène**

Les matelas de lit d'enfant doivent être conçus de façon à satisfaire aux conditions d'hygiène et de propreté pour que tout risque d'infection ou de contamination soit évité.

### **EXIGENCES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES POUR LES TOURS DE LIT D'ENFANT**

RISQUES: les principaux risques liés au produit sont l'étranglement, la suffocation externe et interne et l'étouffement.

#### **Exigences de sécurité**

##### **1. Exigences générales de sécurité**

Les produits ne mettent pas en danger la sécurité ou la santé des enfants lorsqu'ils sont utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés ou à l'usage prévisible, compte tenu du comportement des enfants.

Les capacités des enfants et des personnes qui s'en occupent sont prises en considération, en particulier dans le cas de produits qui, en raison de leurs fonctions, dimensions et caractéristiques, sont destinés à des enfants de six à dix-huit mois.

Les étiquettes apposées sur les produits ou sur leur emballage ainsi que les modes d'emploi doivent attirer l'attention des personnes s'occupant des enfants sur les dangers et les risques d'effets dommageables inhérents à l'utilisation des produits, et sur la manière de les éviter.

##### **2. Exigences spécifiques de sécurité**

###### *Propriétés chimiques*

Les tours de lit d'enfant doivent être conformes à la législation de l'Union européenne.

###### *Inflammabilité et propriétés thermiques*

Les tours de lit d'enfant ne doivent pas présenter de risques d'inflammabilité dans l'environnement de l'enfant. Ils doivent se composer de matériaux remplissant au moins l'une des conditions suivantes:

- ils ne s'enflamment pas en cas d'exposition directe à une flamme ou à une étincelle,
- s'ils s'enflamment, ils brûlent lentement et présentent une faible vitesse de propagation de la flamme.

De plus, les matériaux combustibles ne doivent pas dégager d'émanations toxiques durant la combustion.

L'emploi de substances chimiques retardatrices de flammes doit être réduit au minimum. Si de telles substances sont employées, leur toxicité ne doit pas mettre en danger la santé de l'enfant et de la personne qui s'en occupe, ni l'environnement, durant l'utilisation du produit et lors de l'élimination du produit en fin de vie.

*Propriétés physiques et mécaniques***Risques microbiologiques**

Les tours de lit d'enfant ne doivent pas comporter de risques microbiologiques induits par un matériau peu hygiénique d'origine animale.

**Risques de coincement dans des trous ou des ouvertures**

Les tours de lit d'enfant ne doivent pas comporter de risque de coincement de la tête et du cou de l'enfant dans des boucles, des cordons ou d'autres dispositifs de fixation. Les éléments de couture et de décoration ne doivent pas se détacher lorsqu'ils sont soumis à une contrainte mécanique inhérente à l'utilisation prévisible du produit par un enfant, afin de ne pas créer de risque supplémentaire de coincement des membres, de la tête et des doigts et d'éviter de rendre accessible le rembourrage (voir les risques d'étouffement).

**Risques d'enchevêtrement**

Les tours de lit d'enfant ne doivent pas comporter de cordons ou de boucles susceptibles d'enserrer le cou de l'enfant. Les boucles, dans lesquelles l'enfant risque de se coincer les doigts ou les orteils, sont à éviter.

**Risques d'étouffement et de suffocation interne**

Les tours de lit d'enfant ne doivent pas contenir d'éléments séparés ou de petites dimensions pouvant être détachés par l'enfant, introduits entièrement dans sa bouche et avalés.

Les tours de lit d'enfant ne doivent contenir aucun élément de petites dimensions qui peut être détaché par l'enfant et rester coincé dans le pharynx ou à l'arrière de la cavité buccale. Le matériau de rembourrage ne doit pas être accessible, notamment si l'enfant le saisit avec les dents, et doit résister à une contrainte inhérente à l'utilisation prévisible du produit par l'enfant, compte tenu de la possibilité que des fibres traversent les coutures ainsi que de la résistance des coutures. Le matériau de rembourrage ne doit contenir aucun corps infectant dur ou coupant tel que des particules métalliques, des clous, des aiguilles ou des échardes.

**Risques de suffocation externe**

Le produit ne doit pas contenir de décalcomanies en plastique qui peuvent être détachées par l'enfant ou d'autres garnitures imperméables pouvant couvrir la bouche et le nez.

L'emballage des produits ne doit pas présenter de risque de suffocation par obstruction des voies respiratoires extérieures.

Pour éviter le risque de suffocation, le produit ne doit pas contenir de matériaux souples susceptibles d'épouser la forme du visage de l'enfant ou de former des renflements pouvant obstruer les voies respiratoires.

**Bords coupants**

Les tours de lit d'enfant ne doivent comporter ni bords coupants ou pointes acérées ni éléments ou surfaces saillants pouvant présenter un risque de perforation.

**Fonction de protection**

Les tours de lit d'enfant doivent être conçus et fabriqués de manière à éviter la présence d'éléments sur lesquels l'enfant est susceptible de prendre appui pour se hisser sur le produit.

**Risques liés à l'association de deux éléments distincts**

Les tours de lit d'enfant ne doivent pas présenter de risque supplémentaire de coincement ou d'asphyxie si l'enfant parvient à placer sa tête entre le tour de lit et le côté du lit.

*Avertissements propres au produit*

Des informations appropriées doivent être fournies afin que le tour de lit soit correctement installé sur le côté du lit. Les avertissements doivent indiquer que le tour de lit doit être correctement installé, de sorte que le dispositif de fixation ne comporte aucun cordon ou boucle dans lequel l'enfant est susceptible de se coincer la tête et le cou. Les avertissements doivent attirer l'attention de la personne s'occupant de l'enfant sur les risques que présentent des tours de lit d'enfant inadaptés (en raison de la taille ou du modèle) au lit et mal fixés.

*Hygiène*

Les tours de lit d'enfant doivent être conçus et fabriqués de façon à être facilement et complètement nettoyés pour que tout risque d'infection ou de contamination soit évité. Ce produit doit également respecter cette condition après avoir été lavé conformément aux instructions du fabricant et il ne doit pas déteindre quand il est en contact avec l'enfant.

## EXIGENCES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES POUR LES LITS SUSPENDUS POUR BÉBÉ

RISQUES: les principaux risques liés au produit sont le coincement, la suffocation et la blessure résultant d'un défaut de structure et de stabilité du produit.

### Exigences de sécurité

#### 1. Exigences générales de sécurité

Les produits ne mettent pas en danger la sécurité ou la santé des enfants lorsqu'ils sont utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés ou à l'usage prévisible, compte tenu du comportement des enfants.

Les capacités des enfants et des personnes qui s'en occupent sont prises en considération, en particulier dans le cas de produits qui, en raison de leurs fonctions, dimensions et caractéristiques, sont destinés à des enfants de moins de douze mois.

Les étiquettes apposées sur les produits ou sur leur emballage ainsi que les modes d'emploi doivent attirer l'attention des personnes s'occupant des enfants sur les dangers et les risques d'effets dommageables inhérents à l'utilisation des produits, et sur la manière de les éviter.

#### 2. Exigences spécifiques de sécurité

##### *Propriétés chimiques*

Les lits suspendus pour bébé doivent être conformes à la législation de l'Union européenne.

##### *Inflammabilité et propriétés thermiques*

Les lits suspendus pour bébé ne doivent pas présenter de risques d'inflammabilité dans l'environnement de l'enfant. Ils doivent se composer de matériaux remplissant au moins l'une des conditions suivantes:

- ils ne s'enflamment pas en cas d'exposition directe à une flamme ou à une étincelle,
- s'ils s'enflamment, ils brûlent lentement et présentent une faible vitesse de propagation de la flamme,
- s'ils s'enflamment, ils brûlent lentement et n'entraînent pas la formation de débris enflammés ou de gouttelettes en fusion.

De plus, les matériaux combustibles ne doivent pas dégager d'émanations toxiques durant la combustion.

L'emploi de substances chimiques retardatrices de flammes doit être réduit au minimum. Si de telles substances sont employées, leur toxicité ne doit pas mettre en danger la santé de l'enfant et de la personne qui s'en occupe, ni l'environnement, durant l'utilisation du produit et lors de l'élimination du produit en fin de vie.

##### *Propriétés physiques et mécaniques*

##### Risques de coincement dans des trous ou des ouvertures

Les lits suspendus pour bébé doivent être conçus et fabriqués de manière à empêcher tout coincement de la tête, des doigts, des membres, des mains et des pieds de l'enfant dans tous types d'ouvertures.

##### Parties mobiles

Les lits suspendus pour bébé doivent être conçus de manière à éviter que l'enfant ne se cogne contre l'armature ou un meuble de la pièce à cause des oscillations latérales.

Ils doivent être conçus de façon à limiter le mouvement rotatoire de la partie couchage lorsque celle-ci est soumise, par exemple, à une action de torsion.

Ils ne doivent pas comporter de risque (de coincement, par exemple) pour d'autres enfants (les frères et sœurs, par exemple) pouvant s'approcher du produit.

##### Risques de chute

Le support et la partie couchage doivent être suffisamment stables pour éviter tout basculement du lit pouvant entraîner la chute de l'enfant. Les lits suspendus pour bébé doivent rester stables lorsque l'enfant bouge ou lorsque la partie couchage oscille suivant l'amplitude permise par le dispositif de suspension.

Le dispositif de fixation ne doit pas se détacher de la barre de soutien ou d'une autre pièce semblable.

Le dispositif de suspension, y compris les éléments qui le constituent, doit résister au mouvement d'un enfant durant son utilisation.

##### Risques d'enchevêtrement

Les lits suspendus pour bébé ne doivent pas comporter de cordes ou de rubans susceptibles d'enserrer le cou de l'enfant. L'enfant ne doit pas risquer de s'enchevêtrer dans les cordes et les sangles des dispositifs de suspension et de réglage.

#### Risques d'étouffement et de suffocation interne

Les lits suspendus pour bébé ne doivent pas contenir d'éléments séparés ou de petites dimensions pouvant être détachés par l'enfant, introduits entièrement dans sa bouche et avalés.

Ils ne doivent contenir aucun élément de petites dimensions qui peut être détaché par l'enfant et rester coincé dans le pharynx ou à l'arrière de la cavité buccale. Le rembourrage ne doit pas être accessible et doit résister à une contrainte inhérente à l'utilisation prévisible du produit par un enfant (y compris si ce dernier le saisit avec les dents).

#### Risques de suffocation externe

Les lits suspendus pour bébé ne doivent pas contenir de décalcomanies en plastique pouvant être détachées par l'enfant ou d'autres garnitures imperméables susceptibles de couvrir la bouche et le nez.

L'emballage des produits ne doit pas présenter de risque de suffocation par obstruction des voies respiratoires extérieures. Pour éviter le risque de suffocation, le produit ne doit pas contenir de matériaux souples susceptibles d'épouser la forme du visage de l'enfant ou de former des renflements pouvant obstruer les voies respiratoires.

#### Bords coupants

Les lits suspendus pour bébé ne doivent pas comporter de bords coupants ou de pointes acérées. Les bords et les coins accessibles doivent être arrondis et chanfreinés.

Le produit ne doit comporter ni parties proéminentes sur lesquelles l'enfant pourrait tomber

et se blesser ni pointes ou surfaces saillantes pouvant présenter un risque de perforation.

#### Intégrité structurale

Le degré de déformation du dispositif de suspension et le défaut de serrage du dispositif de réglage doivent être limités afin d'empêcher les chutes et les chocs.

Les éléments de couture et de décoration du lit ne doivent pas se détacher lorsqu'ils sont soumis à une contrainte mécanique inhérente à l'utilisation prévisible du produit par un enfant et ne doivent pas présenter de risque de coincement des membres, de la tête et des doigts.

Le poids du corps de l'enfant en mouvement ne doit pas faire apparaître d'ouvertures, ou déformer les ouvertures existantes, pouvant entraîner le coincement des doigts, des mains et des pieds.

Pour empêcher la chute du lit et la rupture de ses éléments (support, dispositifs de fixation et de suspension) susceptibles d'occasionner des blessures physiques, les lits doivent résister aux contraintes mécaniques inhérentes à leur utilisation jusqu'au terme de leur durée de vie.

#### *Avertissements propres au produit*

Les avertissements et les modes d'emploi doivent attirer l'attention de la personne s'occupant de l'enfant sur les compétences requises pour le montage et le réglage du lit. Les avertissements doivent également contenir les indications suivantes:

- l'enfant peut se blesser si l'amplitude des oscillations est excessive (par exemple, l'enfant peut se cogner contre l'armature, ou bien le lit peut percuter d'autres meubles),
- les lits peuvent comporter des risques pour les autres enfants,
- la présence d'autres enfants peut accroître les risques (par exemple, s'ils essaient de se pencher sur le lit),
- les lits doivent être installés sur des surfaces planes,
- l'utilisation du lit comme lit durant la nuit doit être déconseillée,
- le lit ne doit pas être utilisé si l'enfant est capable de s'agenouiller ou de se redresser seul. La catégorie d'âge à laquelle est destiné ce produit (enfants de moins de douze mois) doit être clairement mentionnée.

#### *Hygiène*

Les lits suspendus pour bébé doivent être conçus et fabriqués de façon à être facilement et complètement nettoyés pour que tout risque d'infection ou de contamination soit évité.



## EXIGENCES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES POUR LES COUETTES D'ENFANT

RISQUES: les principaux risques liés au produit sont la suffocation et l'hyperthermie, fréquemment associée à la mort subite du nourrisson.

### Exigences de sécurité

#### 1. Exigences générales de sécurité

Les produits ne mettent pas en danger la sécurité ou la santé des enfants lorsqu'ils sont utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés ou à l'usage prévisible, compte tenu du comportement des enfants.

Les étiquettes apposées sur les produits ou sur leur emballage ainsi que les modes d'emploi doivent attirer l'attention des personnes s'occupant des enfants sur les dangers et les risques d'effets dommageables inhérents à l'utilisation des produits, et sur la manière de les éviter.

#### 2. Exigences spécifiques de sécurité

##### *Propriétés chimiques*

Les couettes d'enfant doivent être conformes à la législation de l'Union européenne.

##### *Inflammabilité et propriétés thermiques*

Les couettes d'enfant ne doivent pas présenter de risques d'inflammabilité dans l'environnement de l'enfant.

Elles doivent se composer de matériaux remplissant au moins l'une des conditions suivantes:

- ils ne s'enflamment pas en cas d'exposition directe à une flamme ou à une étincelle,
- s'ils s'enflamment, ils brûlent lentement et présentent une faible vitesse de propagation de la flamme.

De plus, les matériaux combustibles ne doivent pas dégager d'émanations toxiques durant la combustion.

L'emploi de substances chimiques retardatrices de flammes doit être réduit au minimum. Si de telles substances sont employées, leur toxicité ne doit pas mettre en danger la santé de l'enfant et de la personne qui s'en occupe, ni l'environnement, durant l'utilisation du produit et lors de l'élimination du produit en fin de vie.

##### *Risque d'hyperthermie*

Pour éviter l'hyperthermie, les avertissements et les instructions doivent attirer l'attention de la personne s'occupant de l'enfant sur la température de la chambre dans laquelle le produit est utilisé.

##### *Propriétés physiques et mécaniques*

##### Risques microbiologiques

Les couettes d'enfant ne doivent pas comporter de risques microbiologiques induits par un matériau peu hygiénique d'origine animale.

##### Risques de coincement dans des trous ou des ouvertures

Les éléments cousus et décoratifs de la couette ne doivent pas se détacher lorsqu'ils sont soumis à une contrainte mécanique inhérente à l'utilisation prévisible du produit et ne doivent pas présenter de risque de coincement (en particulier des doigts).

##### Risques d'enchevêtrement

Les couettes d'enfant ne doivent pas comporter de cordes ou de boucles susceptibles d'enserrer le cou de l'enfant.

##### Risques d'étouffement et de suffocation interne

Les couettes d'enfant ne doivent pas contenir d'éléments séparés ou de petites dimensions pouvant être détachés par l'enfant, introduits entièrement dans sa bouche et avalés. Les couettes d'enfant ne doivent contenir aucun élément de petites dimensions qui peut être détaché par l'enfant et rester coincé dans le pharynx ou à l'arrière de la cavité buccale. Le matériau de rembourrage ne doit pas être accessible et ne doit contenir aucun corps infectant dur ou coupant tel que des particules métalliques, des clous, des aiguilles ou des échardes. Le rembourrage doit également résister à une contrainte inhérente à l'utilisation prévisible du produit par un enfant (y compris si ce dernier le saisit avec les dents), compte tenu de la possibilité que des fibres traversent les coutures ainsi que de la résistance des coutures.

##### Risques de suffocation externe

Les couettes d'enfant ne doivent pas contenir de décalcomanies en plastique pouvant être détachées par l'enfant ou d'autres garnitures imperméables susceptibles de couvrir la bouche et le nez.

L'emballage du produit ne doit pas présenter de risque de suffocation par obstruction des voies respiratoires extérieures.

Le bébé doit pouvoir respirer et disposer d'une arrivée d'air suffisante lorsque, pendant son sommeil, son visage est recouvert par la couette.

#### *Avertissements propres au produit*

Les avertissements et le mode d'emploi doivent attirer l'attention de la personne s'occupant de l'enfant sur les risques élevés de suffocation si la couette est utilisée pour des enfants de moins de quatre mois.

L'âge minimal recommandé est de neuf mois.

Il convient également de faire figurer des informations relatives à la taille du lit d'enfant dans lequel la couette est utilisée

et d'inscrire des avertissements concernant la température de la chambre (voir les risques d'hyperthermie).

#### *Hygiène*

Les couettes d'enfant doivent être conçues et fabriquées de façon à être facilement et complètement nettoyées pour que tout risque d'infection ou de contamination soit évité. Ce produit doit également respecter cette condition après avoir été lavé conformément aux instructions du fabricant et il ne doit pas déteindre quand il est en contact avec l'enfant.

### **EXIGENCES DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUES POUR LES SACS DE COUCHAGE POUR BÉBÉ**

RISQUES: les principaux risques liés au produit sont l'étouffement après ingestion de petits éléments et le coincement à l'intérieur du sac.

#### **Exigences de sécurité**

##### **1. Exigences générales de sécurité**

Les produits ne mettent pas en danger la sécurité ou la santé des enfants lorsqu'ils sont utilisés conformément à l'usage auquel ils sont destinés ou à l'usage prévisible, compte tenu du comportement des enfants.

Les étiquettes apposées sur les produits ou sur leur emballage ainsi que les modes d'emploi doivent attirer l'attention des personnes s'occupant des enfants sur les dangers et les risques d'effets dommageables inhérents à l'utilisation des produits, et sur la manière de les éviter.

##### **2. Exigences spécifiques de sécurité**

#### *Propriétés chimiques*

Les sacs de couchage pour bébé doivent être conformes à la législation de l'Union européenne.

#### *Inflammabilité et propriétés thermiques*

Les sacs de couchage pour bébé ne doivent pas présenter de risques d'inflammabilité dans l'environnement de l'enfant.

Ils doivent se composer de matériaux remplissant au moins l'une des conditions suivantes:

- ils ne s'enflamment pas en cas d'exposition directe à une flamme ou à une étincelle,
- s'ils s'enflamment, ils brûlent lentement et présentent une faible vitesse de propagation de la flamme.

De plus, les matériaux combustibles ne doivent pas dégager d'émanations toxiques durant la combustion.

L'emploi de substances chimiques retardatrices de flammes doit être réduit au minimum. Si de telles substances sont employées, leur toxicité ne doit pas mettre en danger la santé de l'enfant et de la personne qui s'en occupe, ni l'environnement, durant l'utilisation du produit et lors de l'élimination du produit en fin de vie.

#### *Risque d'hyperthermie*

Pour éviter l'hyperthermie, les avertissements et les instructions doivent attirer l'attention de la personne s'occupant de l'enfant sur la température de la chambre dans laquelle le produit est utilisé.

#### *Propriétés physiques et mécaniques*

##### **Risques de coincement dans des trous ou des ouvertures**

Les éléments cousus et décoratifs du sac de couchage pour bébé ne doivent pas se détacher lorsqu'ils sont soumis à une contrainte mécanique inhérente à l'utilisation prévisible du produit et ne doivent pas présenter de risque de coincement (en particulier des doigts). En outre, la taille des ouvertures prévues pour le cou et les bras doit empêcher l'enfant de glisser au fond du sac.

##### **Intégrité structurale**

Les fermetures doivent être sûres pour empêcher l'enfant de glisser au fond du sac. Les coutures et les fermetures doivent rester en l'état après avoir été lavées conformément aux instructions du fabricant.

#### Risques d'enchevêtrement

Les sacs de couchage pour bébé ne doivent pas comporter de cordons ou de boucles susceptibles d'enserrer le cou d'un enfant.

#### Risques d'étouffement et de suffocation interne

Les sacs de couchage pour bébé ne doivent pas contenir d'éléments séparés ou de petites dimensions pouvant être détachés par l'enfant, introduits entièrement dans sa bouche et avalés. Les sacs de couchage pour bébé ne doivent contenir aucun élément de petites dimensions qui peut être détaché par l'enfant et rester coincé dans le pharynx ou à l'arrière de la cavité buccale. Le rembourrage ne doit pas être accessible et doit résister à une contrainte inhérente à l'utilisation prévisible du produit par un enfant (y compris si ce dernier le saisit avec les dents), compte tenu de la possibilité que des fibres traversent les coutures ainsi que de la résistance des coutures.

#### Risques de suffocation externe

Les sacs de couchage pour bébé ne doivent pas contenir de décalcomanies en plastique pouvant être détachées par l'enfant ou d'autres garnitures ou tissus imperméables susceptibles de couvrir la bouche et le nez.

L'emballage du produit ne doit pas présenter de risque de suffocation par obstruction des voies respiratoires extérieures.

Le bébé doit pouvoir respirer lorsque, pendant son sommeil, le sac de couchage recouvre son visage.

#### Bords coupants

Les sacs de couchage pour bébé ne doivent pas comporter de bords coupants ou de pointes acérées.

#### *Avertissements propres au produit*

Les avertissements et les instructions doivent inciter la personne s'occupant de l'enfant à choisir le sac adapté à l'âge et à la taille de l'enfant.

Des avertissements concernant la température de la chambre (voir les risques d'hyperthermie) doivent également être indiqués.

#### *Hygiène*

Les sacs de couchage pour bébé doivent être conçus et fabriqués de façon à être facilement et complètement nettoyés pour que tout risque d'infection ou de contamination soit évité. Ce produit doit également respecter cette condition après avoir été lavé conformément aux instructions du fabricant et il ne doit pas déteindre quand il est en contact avec l'enfant.

---

# RÈGLEMENTS INTÉRIEURS ET DE PROCÉDURE

## MODIFICATIONS DES INSTRUCTIONS PRATIQUES AUX PARTIES

LE TRIBUNAL

Vu l'article 150 de son règlement de procédure;

Vu les Instructions pratiques aux parties adoptées le 5 juillet 2007, telles que modifiées le 16 juin 2009;

ADOpte LES PRESENTES MODIFICATIONS DES INSTRUCTIONS PRATIQUES AUX PARTIES:

### *Article premier*

1. Dans le texte des présentes instructions, les dénominations «Tribunal de première instance des Communautés européennes» et «Tribunal de première instance» sont remplacées par celle de «Tribunal».
2. Au troisième considérant, le membre de phrase «(JO L 232, p. 1) (ci-après les "Instructions au greffier")», le greffier est chargé de veiller à la conformité des pièces versées au dossier avec les dispositions du statut de la Cour,» est remplacé par le membre de phrase «(JO L 232, p. 1), telles que modifiées le 17 mai 2010 (voir page 53 du présent Journal officiel) (ci-après les "Instructions au greffier")», le greffier est chargé de veiller à la conformité des pièces versées au dossier avec les dispositions du protocole sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après le "statut"),» et les mots «de la Cour» après le mot «statut» sont supprimés.
3. Au point 1, second tiret, l'adresse «CFI.Registry@curia.europa.eu» est remplacée par: «GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu».
4. Le point 8 est modifié comme suit:
  - le membre de phrase «Afin de permettre l'utilisation de ces techniques, les exigences suivantes devraient» est remplacé par le membre de phrase «Ainsi, les exigences suivantes doivent»;
  - les mots sous a) «Le papier est blanc, sans rayures, de format A4. Le texte» sont remplacés par les mots «Le texte, sur format A4, est facilement lisible et»;
  - les mots sous b) «Les pages du mémoire et, le cas échéant, des annexes sont assemblées» sont remplacés par les mots «Les documents produits sont assemblés»;
  - le membre de phrase sous c) «(tel que, par exemple: Times New Roman, Courier ou Arial) d'une taille d'au moins 12 pt dans le texte et d'au moins 10 pt pour les notes en bas de page, avec un interligne de 1,5 et des marges, en haut, en bas, à gauche et à droite, d'au moins 2,5 cm.» est remplacé par le membre de phrase «avec des interlignes et marges suffisants pour garantir la lisibilité d'une version scannée».

5. Le titre de la partie D.1.1. «Requête et mémoire en défense» est complété par les mots «(dans les affaires autres que de propriété intellectuelle)».
6. Le point 19 est modifié comme suit:
  - à la première phrase, les mots «, qui sera préparée par le greffe» sont supprimés ;
  - la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante:

«La communication devant être publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* dans l'ensemble des langues officielles, il est demandé que ce résumé n'excède pas deux pages et soit établi conformément au modèle mis en ligne sur le site Internet de la Cour de justice de l'Union européenne.»;
  - à la troisième phrase, l'adresse «CFI.Registry@curia.europa.eu» est remplacée par:

«GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu».
7. Le point 41 est modifié comme suit:
  - à la première phrase, les mots «au Journal officiel» sont supprimés ;
  - la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante:

«La communication devant être publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* dans l'ensemble des langues officielles, il est demandé que ce résumé n'excède pas deux pages et soit établi conformément au modèle mis en ligne sur le site Internet de la Cour de justice de l'Union européenne.»;
  - à la troisième phrase, l'adresse «CFI.Registry@curia.europa.eu» est remplacée par:

«GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu».
8. Au point 42, les mots «la Communauté» sont remplacés par les mots «l'Union».
9. Au point 49, les mots «la Communauté» sont remplacés par les mots «l'Union».
10. Au point 55, sous e), les mots «de la Cour» sont supprimés.
11. Au point 56, sous a), les mots «et adresses des parties à la procédure devant la chambre de recours» sont remplacés par les mots «des parties à la procédure devant la chambre de recours et les adresses que celles-ci avaient indiquées aux fins des notifications à effectuer au cours de cette procédure».
12. Le point 57 est modifié comme suit:
  - sous a), les termes «de la Cour» sont supprimés ;
  - sous h), le membre de phrase «brève description de celles-ci [point 51, sous b), des Instructions pratiques] et» est ajouté après le mot «avec».
13. Au point 58, sous c), les mots «dans les affaires autres que de propriété intellectuelle,» sont insérés au début de la phrase.
14. Le texte des points 73, second alinéa à 79, en ce compris les titres, est remplacé par le texte suivant:

«74. Une demande de traitement confidentiel doit être présentée par acte séparé. Elle ne peut pas être déposée en version confidentielle.

75. Une demande de traitement confidentiel doit spécifier la partie envers laquelle la confidentialité est sollicitée. Elle doit être limitée à ce qui est strictement nécessaire et ne peut en aucun cas avoir pour objet la totalité d'un mémoire et, seulement exceptionnellement, la totalité d'une annexe d'un mémoire. En effet, la communication d'une version non confidentielle d'une pièce, dans laquelle certains passages, mots ou chiffres sont éliminés, est normalement possible sans mettre en cause les intérêts en cause.
76. Une demande de traitement confidentiel doit indiquer précisément les éléments ou passages concernés et contenir une très brève motivation du caractère secret ou confidentiel de chacun de ces éléments ou passages. L'absence de ces indications peut justifier le rejet de la demande par le Tribunal.
77. En annexe à une demande de traitement confidentiel, doit figurer une version non confidentielle du mémoire ou de la pièce en cause dans lesquels les éléments ou passages auxquels la demande se réfère sont éliminés.

*En cas de demande d'intervention*

78. Lorsqu'une demande d'intervention est déposée dans une affaire, les parties sont invitées à indiquer, dans le délai imparti par le greffier, si elles sollicitent le traitement confidentiel de certaines données contenues dans les pièces déjà versées au dossier.

Pour toutes les pièces qu'elles déposent ultérieurement, les parties doivent désigner, dans les formes prescrites aux points 74 à 77 ci-dessus, les données dont elles sollicitent le traitement confidentiel et fournir, avec la version intégrale des pièces déposées, une version dans laquelle ces données ont été omises. À défaut d'un tel signalement, les pièces déposées seront communiquées à la partie intervenante.

*En cas de jonction d'affaires*

79. Lorsque la jonction de plusieurs affaires est envisagée, les parties sont invitées à indiquer, dans le délai imparti par le greffier, si elles sollicitent le traitement confidentiel de certaines données contenues dans les pièces déjà versées aux dossiers.

Pour toutes les pièces qu'elles déposent ultérieurement, les parties doivent désigner, dans les formes prescrites aux points 74 à 77 ci-dessus, les données dont elles sollicitent le traitement confidentiel et fournir, avec la version intégrale des pièces déposées, une version dans laquelle ces données ont été omises. À défaut d'un tel signalement, les pièces déposées seront rendues accessibles aux autres parties.»

15. Le point 88 est modifié comme suit:

- au premier alinéa, les mots «de l'Union européenne» sont ajoutés après les mots «Cour de justice»;
- au deuxième alinéa, l'adresse «CFL.Registry@curia.europa.eu» est remplacée par: «GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu» et les mots «de l'Union européenne» sont ajoutés, dans l'adresse, après les mots «Greffé du Tribunal».

16. Le second alinéa du point 106 devient le point 107.

17. Après le point 107, qui devient le point 108, le point suivant est inséré:

«109. Le rapport d'audience est mis à la disposition du public devant la salle d'audience le jour de l'audience de plaidoiries.»

18. Les actuels points 108 à 112 deviennent respectivement les points 110 à 114.

19. Au point 108, devenu le point 110, les mots «de justice» sont ajoutés après le mot «Cour».

20. Au point 111, devenu le point 113, la référence doit se lire comme suit «(JO L 87, p. 48)».

*Article 2*

Les présentes modifications aux Instructions pratiques aux parties sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elles entrent en vigueur le jour suivant leur publication.

Fait à Luxembourg, le 17 mai 2010.

*Le greffier*  
E. COULON

*Le président*  
M. JAEGER

---



**MODIFICATIONS DES INSTRUCTIONS AU GREFFIER DU TRIBUNAL**

LE TRIBUNAL

Vu l'article 23 de son règlement de procédure;

Vu les Instructions au greffier adoptées le 5 juillet 2007;

ADOpte LES PRESENTES MODIFICATIONS DES INSTRUCTIONS AU GREFFIER:

*Article premier*

1. La dénomination «Tribunal de première instance des Communautés européennes» est remplacée par celle de «Tribunal» dans le Titre et dans le texte des présentes instructions.

2. À l'article premier, paragraphe 1, les termes «; il» sont remplacés par les termes «. Il».

3. L'article 2 est modifié comme suit:

— au paragraphe 1, les mots «au public» sont supprimés;

— le deuxième alinéa du paragraphe 1 remonte sous le premier alinéa;

— au troisième alinéa du paragraphe 1, alinéa qui devient le paragraphe 2, les mots «des alinéas précédents» sont remplacés par les mots «du paragraphe précédent» et les mots «au public» sont supprimés;

— au paragraphe 2, qui devient le paragraphe 3, le texte est remplacé par le texte suivant:

«Les heures d'ouverture du greffe sont:

— les matins, du lundi au vendredi, de 9h30 à 12h00,

— les après-midi, du lundi au jeudi, de 14h30 à 17h30 et le vendredi de 14h30 à 16h30.

Pendant les vacances judiciaires prévues à l'article 34, paragraphe 1, du règlement de procédure, les bureaux sont fermés le vendredi après-midi.

Une demi-heure avant le début d'une audience de plaidoiries, les bureaux du greffe sont accessibles aux représentants des parties convoqués à cette audience.»

— après le paragraphe 2, devenu le paragraphe 3, le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Les bureaux du greffe sont uniquement accessibles aux avocats et agents des États membres et des institutions de l'Union ou aux personnes dûment habilitées par eux, et aux personnes présentant une demande au titre de l'article 95 du règlement de procédure.»

— au paragraphe 3, qui devient le paragraphe 5, les mots «Lorsque les bureaux du greffe sont fermés,» sont remplacés par les mots «En dehors des heures d'ouverture du greffe,».

4. L'article 3 est modifié comme suit:

— au paragraphe 2, les termes «; elles» sont remplacés par les termes «. Elles» et les mots «la date de l'inscription» sont remplacés par les mots «les dates de dépôt et d'inscription»;

— au paragraphe 6, les mots «paragraphe 3» sont remplacés par les mots «paragraphe 5», les mots «du statut de la Cour de justice » sont remplacés par les mots «du protocole sur le statut de la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après le "statut")» et le terme Cour est complété par «de justice».

5. L'article 4 est modifié comme suit:

— au paragraphe 1, premier alinéa, la phrase suivante est ajoutée: «Lorsqu'il s'agit d'un pourvoi formé contre une décision du Tribunal de la fonction publique de l'Union européenne, ce numéro est suivi d'une mention spécifique.»;

— au deuxième alinéa du paragraphe 1, alinéa qui devient le paragraphe 2, le texte est remplacé par le texte suivant:

«Les demandes en référé, les demandes d'intervention, les demandes de rectification ou d'interprétation d'arrêts, les demandes en révision, les demandes en opposition ou en tierce opposition, les demandes de taxation des dépens et les demandes d'aide judiciaire relatives à des recours pendants reçoivent le même numéro d'ordre que l'affaire principale, suivi d'une mention indiquant qu'il s'agit de procédures particulières distinctes.

Une demande d'aide judiciaire présentée dans la perspective d'une action reçoit un numéro d'ordre précédé d'un "T-", suivi de l'indication de l'année et d'une mention spécifique.

Un recours dont l'introduction a été précédée d'une demande d'aide judiciaire y relative reçoit le même numéro d'affaire que cette dernière.

Une affaire renvoyée par la Cour de justice à la suite d'une annulation ou d'un réexamen reçoit le numéro qui lui avait été attribué antérieurement devant le Tribunal suivi d'une mention spécifique.»;

— le paragraphe 2 devient le paragraphe 3.

6. L'article 5 est modifié comme suit:

— au paragraphe 1, première phrase, les mots «et actes» sont supprimés et le mot «produits» est remplacé par le mot «produites»;

— le deuxième alinéa du paragraphe 1 devient le paragraphe 2;

— le paragraphe 2 devient le paragraphe 3;

— au paragraphe 3, qui devient le paragraphe 4:

— les mots utilisés au premier alinéa, «Les avocats ou agents des parties » sont remplacés par «Les représentants des parties principales»;

— le texte du deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les représentants des parties admises à intervenir au titre de l'article 116, paragraphe 2, du règlement de procédure disposent du même droit d'accès au dossier, sous réserve des dispositions de l'article 6, paragraphe 2, ci-après relatif au traitement confidentiel de certains éléments ou pièces du dossier.»;

— un troisième alinéa libellé comme suit est ajouté:

«Dans les affaires jointes, les représentants des parties principales et des parties admises à intervenir au titre de l'article 116, paragraphe 2, du règlement de procédure disposent également du droit d'accès aux dossiers, sous réserve des dispositions de l'article 6, paragraphe 2, ci-après relatif au traitement confidentiel de certains éléments ou pièces du dossier.»;

— la numérotation des paragraphes 4 à 7 est adaptée et ces paragraphes deviennent respectivement les paragraphes 5 à 8;

— au paragraphe 6, devenu paragraphe 7, le texte est remplacé par le texte suivant:

«Après la fin de la procédure, la clôture et l'archivage du dossier de l'affaire sont assurés par le greffier. Le dossier clôturé contient une liste des pièces versées au dossier, avec indication de leur numéro, ainsi qu'une page de garde mentionnant le numéro d'ordre de l'affaire, les parties et la date de clôture de l'affaire.».

7. L'article 6 est modifié comme suit:

- au paragraphe 2, premier alinéa, première phrase, le membre de phrase «ou, en cas de jonction d'affaires, conformément à l'article 50, paragraphe 2, du règlement de procédure, à l'égard d'une autre partie dans une affaire jointe.» est ajouté après les mots «partie intervenante»;
- au paragraphe 2, second alinéa, le membre de phrase commençant par «tous les actes de procédure» est remplacé par le membre de phrase suivant «tous les actes de procédure seront alors communiqués à la partie intervenante dans leur intégralité ou, en cas de jonction d'affaires, l'intégralité du dossier sera accessible à l'autre partie dans une affaire jointe.»;
- au paragraphe 3, le texte est remplacé par le texte suivant:

«Dans les conditions prévues à l'article 18, paragraphe 4, des présentes instructions, une partie peut demander l'omission de certaines informations présentant un caractère confidentiel dans les documents afférents à l'affaire auxquels le public a accès. ».

8. L'article 7 est modifié comme suit:

- au paragraphe 1, premier alinéa, les mots «de la Cour» sont supprimés;
- au paragraphe 3, premier alinéa, les mots «d'une part,» sont ajoutés après les mots «Sans préjudice,» et le membre de phrase «ni, d'autre part, de la décision déterminant les conditions dans lesquelles un acte de procédure transmis au greffe par voie électronique est réputé être l'original de cet acte visée à l'article 43, paragraphe 7, du même règlement» est inséré entre «communication» et «, le greffier ».

9. À l'article 10, paragraphe 4, deuxième alinéa, les mots «les arrêts et ordonnances du Tribunal ainsi que» sont supprimés, ainsi que les mots «nature ou».

10. L'article 13 est modifié comme suit:

- au paragraphe 1, premier alinéa, les mots «l'indication» sont remplacés par les mots «les numéros»;
- le second alinéa du paragraphe 1 devient le paragraphe 2;
- au paragraphe 2, qui devient paragraphe 3, le membre de phrase «les noms des juges, de l'avocat général et du greffier présents, les noms et qualités des agents, avocats ou conseils des parties présents, les noms, prénoms, qualités et domiciles» est remplacé par le membre de phrase «les noms des juges et du greffier présents, les noms et qualités des représentants des parties présents, les noms, prénoms, qualités et domiciles, le cas échéant,»;
- le paragraphe 3 devient le paragraphe 4.

11. L'article 15 est modifié comme suit:

- les deuxième et troisième alinéas du paragraphe 1 deviennent respectivement les paragraphes 2 et 3;
- au paragraphe 2, qui devient le paragraphe 4, les mots «ou en cas de réexamen» sont ajoutés après les mots «sur pourvoi».

12. À l'article 17, paragraphe 1, la note de bas de page est supprimée.

13. L'article 18 est modifié comme suit:

- le titre «Les publications» est remplacé par le titre «Les publications et l'affichage de documents sur Internet»;
- le paragraphe suivant est ajouté après le titre:

«1. Les publications du Tribunal et l'affichage de documents le concernant sur Internet sont effectués sous la responsabilité du greffier.»;
- les paragraphes 1, 2 et 3 deviennent respectivement les paragraphes 2, 3 et 4;

— le paragraphe 3, devenu paragraphe 4, est remplacé par le texte suivant:

«Le greffier veille à rendre publique la jurisprudence du Tribunal conformément aux modalités décidées par celui-ci.

Saisi d'une demande motivée d'une partie présentée par acte séparé ou d'office, le Tribunal peut omettre le nom d'une partie au litige ou celui d'autres personnes mentionnées dans le cadre de la procédure, ou encore certaines données dans les documents afférents à l'affaire auxquels le public a accès, si des raisons légitimes justifient que l'identité d'une personne ou le contenu de ces données soient tenus confidentiels.»;

— le paragraphe 4 est supprimé.

#### Article 2

Les présentes modifications aux Instructions au greffier sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elles entrent en vigueur le jour suivant leur publication.

Fait à Luxembourg, le 17 mai 2010.

*Le greffier*  
E. COULON

*Le président*  
M. JAEGER

---



## Prix d'abonnement 2010 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

|   |   |                  |
|---|---|------------------|
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement   | 22 langues officielles de l'UE              | 1 100 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel  | 22 langues officielles de l'UE              | 1 200 EUR par an |
| Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement  | 22 langues officielles de l'UE              | 770 EUR par an   |
| Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)  | 22 langues officielles de l'UE              | 400 EUR par an   |
| Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine | Multilingue: 23 langues officielles de l'UE | 300 EUR par an   |
| Journal officiel de l'UE, série C — Concours  | Langues selon concours                      | 50 EUR par an    |

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

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

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

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

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

Le format CD-ROM sera remplacé par le format DVD dans le courant de l'année 2010.

## Ventes et abonnements

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

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_fr.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm)

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

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



Office des publications de l'Union européenne  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**FR**