

Publicatieblad

van de Europese Unie

L 170



Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

53e jaargang

6 juli 2010

Inhoud

II Niet-wetgevingshandelingen

VERORDENINGEN

- ★ Verordening (EU) nr. 588/2010 van de Commissie van 5 juli 2010 houdende goedkeuring van minimale wijzigingen van het productdossier van een benaming die is opgenomen in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen (Soprèssa Vicentina (BOB)) 1
- ★ Verordening (EU) nr. 589/2010 van de Commissie van 5 juli 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad ten aanzien van de vangstbeperkingen voor de zandspieringvisserij in het gebied EU-wateren van IIIa en EU-wateren van IIa en IV 7
- ★ Verordening (EU) nr. 590/2010 van de Commissie van 5 juli 2010 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap ⁽¹⁾ 9
- Verordening (EU) nr. 591/2010 van de Commissie van 5 juli 2010 tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit 31
- Verordening (EU) nr. 592/2010 van de Commissie van 5 juli 2010 tot wijziging van de bij Verordening (EG) nr. 877/2009 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor bepaalde producten uit de sector suiker voor het verkoopseizoen 2009/10 33

Prijs: 4 EUR

(Vervolg z.o.z.)

(¹) Voor de EER relevante tekst

NL

Besluiten waarvan de titels mager zijn gedrukt, zijn besluiten van dagelijks beheer die in het kader van het landbouwbeleid zijn genomen en die in het algemeen een beperkte geldigheidsduur hebben.

Besluiten waarvan de titels vet zijn gedrukt en die worden voorafgegaan door een sterretje, zijn alle andere besluiten.

BESLUITEN

2010/375/EU:

- ★ **Besluit van de Commissie van 18 juni 2010 betreffende de toewijzing van de hoeveelheden gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd, waarvan het gebruik in de Unie in 2010 voor essentiële of kritische analytische en laboratoriumtoepassingen is toegestaan krachtens Verordening (EG) nr. 1005/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen** (*Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 3850*) 35

2010/376/EU:

- ★ **Besluit van de Commissie van 2 juli 2010 inzake de veiligheidseisen waaraan de in Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad bedoelde Europese normen voor bepaalde producten voor de slaapomgeving van kinderen moeten voldoen** 39

REGLEMENTEN VAN ORDE EN REGLEMENTEN VOOR DE PROCESVOERING

- ★ **Wijzigingen van de praktische aanwijzingen voor de partijen** 49
- ★ **Wijzigingen van de instructies aan de griffier van het Gerecht** 53



II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

VERORDENING (EU) Nr. 588/2010 VAN DE COMMISSIE

van 5 juli 2010

houdende goedkeuring van minimale wijzigingen van het productdossier van een benaming die is opgenomen in het register van beschermde oorsprongsbenamingen en beschermde geografische aanduidingen (Soprèssa Vicentina (BOB))

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad van 20 maart 2006 inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen van landbouwproducten en levensmiddelen⁽¹⁾, en met name op artikel 9, lid 2, tweede zin,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Overeenkomstig artikel 9, lid 1, eerste alinea, en artikel 17, lid 2, van Verordening (EG) nr. 510/2006 heeft de Commissie de aanvraag van Italië beoordeeld voor de goedkeuring van een wijziging van onderdelen van het productdossier van de beschermde oorsprongsbenaming „Soprèssa Vicentina”, die bij Verordening (EG) nr. 2400/96 van de Commissie⁽²⁾, gewijzigd bij Verordening nr. 492/2003⁽³⁾ is geregistreerd.
- (2) De aanvraag betreft een wijziging van het productdossier waarbij de wijze van merken van de als grondstof gebruikte varkens nader wordt omschreven.

- (3) De Commissie heeft de voorgestelde wijziging onderzocht en acht ze gerechtvaardigd. Aangezien het een minimale wijziging betreft in de zin van artikel 9 van Verordening (EG) nr. 510/2006, kan de Commissie de wijziging goedkeuren zonder een beroep te doen op de in de artikelen 5, 6 en 7 van die verordening omschreven procedure,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Het productdossier voor de beschermde oorsprongsbenaming „Soprèssa Vicentina” wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening.

Artikel 2

Het bijgewerkte enige document is opgenomen in bijlage II bij deze verordening.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 5 juli 2010.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ PB L 93 van 31.3.2006, blz. 12.

⁽²⁾ PB L 327 van 18.12.1996, blz. 11.

⁽³⁾ PB L 73 van 19.3.2003, blz. 3.

BIJLAGE I

De volgende wijzigingen in het productdossier van de beschermde oorsprongsbenaming „Soprèssa Vicentina” worden goedgekeurd:

in paragraaf 2 „Beschrijving van het product” wordt onder punt 2.1.3 „Slachtleeftijd” de tekst „of op het oor” ingelast.

„De varkens moeten ten minste negen maanden oud zijn wanneer ze worden geslacht en dit moet kunnen worden geverifieerd aan de hand van de gegevens die zijn vermeld in het op de heup van het varken binnen de 30 dagen na de geboorte getatoeëerde stempel”,

wordt vervangen door:

„De varkens moeten ten minste negen maanden oud zijn wanneer ze worden geslacht en dit moet kunnen worden geverifieerd aan de hand van de gegevens die zijn vermeld in het op de bil of op het oor van het varken binnen 30 dagen na de geboorte getatoeëerde stempel”.

BIJLAGE II

ENIG DOCUMENT

Verordening (EG) nr. 510/2006 van de Raad inzake de bescherming van geografische aanduidingen en oorsprongsbenamingen

„SOPRÈSSA VICENTINA”

EG-nummer: IT-PDO-0105-0145-10.8.2009

BGA () BOB (X)

1. **Naam**

„Soprèssa Vicentina”

2. **Lidstaat of derde land**

Italië

3. **Beschrijving van het landbouwproduct of levensmiddel**

3.1. *Productcategorie*

Categorie 1.2. Vleesproducten (verhit, gepekeld, gerookt enz.)

3.2. *Beschrijving van het product waarvoor de in punt 1 vermelde naam van toepassing is*

Beschrijving: „Soprèssa Vicentina” wordt gerangschikt onder de fijne vleeswaren; het is een ongekookte, middelgrote tot grote worst die wordt verkregen door de verwerking van alle hoogwaardige delen van het varken; het worstvlees wordt in een worstvel gestopt en de worst ondergaat een rijpingsproces.

3.3. *Grondstoffen (alleen voor verwerkte producten)*

De voor de productie van „Soprèssa Vicentina” gebruikte grondstof is varkensvlees dat afkomstig moet zijn van dieren die geboren en gehouden worden op bedrijven die op het grondgebied van de provincie Vicenza gevestigd zijn.

3.4. *Diervoeders (alleen voor producten van dierlijke oorsprong)*

De dieren mogen vanaf hun geboorte tot aan het einde van de „magronaggio” (fase van groeibevordering zonder vetaanzet) niet met vleesmeel, en tijdens de afmestperiode niet met andere voedingsproducten van dierlijke oorsprong dan melkproducten, worden gevoederd.

De voorkeur wordt gegeven aan vloeibaar voeder of aan een brij waaraan water en, indien mogelijk, wei zijn toegevoegd. Om een speklaag van goede kwaliteit te verkrijgen is voeder vereist met een linolzuurgehalte van ten hoogste 2 % van de droge stof. In totaal mag niet meer dan 15 l wei en karnemelk per dag en per dier worden gebruikt.

Onder karnemelk wordt het bijproduct van de boterproductie en onder wei het bijproduct van de kaasproductie verstaan.

3.5. *Specifieke onderdelen van het productieproces die in het afgebakende geografische gebied moeten plaatsvinden*

Varkenshouderij: de voor de productie van „Soprèssa Vicentina” gebruikte grondstof is varkensvlees dat afkomstig moet zijn van dieren die zijn geboren en gehouden op bedrijven die op het grondgebied van de provincie Vicenza zijn gevestigd.

Op genetisch vlak moeten de in aanmerking komende dieren de kenmerken vertonen van raszuivere dieren of van kruisingen — genetische manipulatie is evenwel uit den boze — van traditionele rassen zoals Large White, Landrace en Duroc, die in het Italiaanse stamboek of in door het Italiaanse stamboek erkende buitenlandse stamboeken zijn opgenomen en waarvan het kweekdoel overeenkomt met dat van het Italiaanse stamboek voor de productie van zware varkens.

De varkens moeten een hoog slachtgewicht (130 kg geslacht gewicht) kunnen bereiken.

De minimale slachtleeftijd bedraagt negen maanden. De slachtleeftijd kan worden geverifieerd aan de hand van de gegevens die zijn vermeld in de tatoëring die binnen 30 dagen na de geboorte op de ham [of op het oor] van het varken is aangebracht. De bedrijfsruimten en de installaties van de varkenshouderij moeten terdege geïsoleerd en goed geventileerd zijn zodat een aangepaste temperatuur, een optimale luchtverversing en een degelijke afvoer van schadelijke gassen gegarandeerd zijn. De vloeren moeten van vochtwerend, thermisch en slipvrij materiaal zijn.

Alle voederinstallaties moeten zijn vervaardigd van corrosiebestendig materiaal dat is aangepast aan de voedersoort waarvoor het is bestemd.

Er kunnen ook wilde varkens, of gedeeltelijk in het wild gehouden varkens, worden gebruikt.

Het slachten van de varkens: de varkens moeten worden geslacht in slachthuizen die beschikken over de door de Italiaanse en de EU-wetgeving voorgeschreven vergunningen, afgegeven door de gezondheidsdiensten en diensten voor hygiëne die in het productiegebied van het product met de BOB zijn gevestigd.

Bij het slachten moeten de varkens een gewicht hebben van ten minste 130 kg (geslacht gewicht).

Er mag geen vlees worden verwerkt van varkens die zijn besmet met spierziekten (PSE, DFD, duidelijke letsels van vroegere inflammatoire processen en trauma's) die door de veearts op het ogenblik van de slacht worden vastgesteld.

Verwerking van het vlees: de verwerking van het vlees en de rijping van de worsten moeten plaatsvinden in bedrijven die zich in het afgebakende geografische gebied bevinden. De verwerkingsbedrijven moeten in het bezit zijn van de door de Italiaanse en EU-wetgeving voorgeschreven en door de gezondheidsdiensten en diensten voor hygiëne afgegeven vergunningen.

Recept en ingrediënten: voor de productie van „Soprèssa Vicentina” worden de hoogwaardige delen van een geselecteerde karkashelft gebruikt, zoals de hammen, het nekspek, de schouder, het buikspek, het keelvet en de lende.

De maximale hoeveelheid toe te voegen ingrediënten bedraagt:

- zout: 2 700 g per 100 kg worstvlees;
- peper korrelgrootte ¼: 300 g per 100 kg worstvlees;
- mengsel van fijngemalen kruiden (kaneel, kruidnagel en rozemarijn): 50 g per 100 kg worstvlees;
- knoflook: 100 g per 100 kg worstvlees;
- suiker: 150 g per 100 kg worstvlees;
- kaliumnitraat binnen de toegestane grenzen.

Productiemethode: de productiemethode is als volgt:

De halve varkensarkassen worden versneden en de diverse delen worden gedurende ten minste 24 uur bij een temperatuur van 0 °C tot + 3 °C gekoeld. Daarna volgen het uitbenen, het opmaken en het verwijderen van de pezen.

De geselecteerde vleesdelen worden vervolgens fijngemalen in een vleesmolen waarvan de roosters zijn uitgerust met gaten met een diameter van 6 mm à 7 mm. De overige ingrediënten worden gemengd en bij het hakvlees gevoegd dat van tevoren tot 3 °C à 6 °C is opgewarmd. Het is toegestaan om inheemse microbiële culturen toe te voegen om de gisting op gang te brengen. Vervolgens wordt alles zo zorgvuldig gemengd dat de vette en de magere deeltjes haast met elkaar versmelten. Het aldus verkregen worstvlees wordt in natuurdarm met een diameter van ten minste 8 cm gestopt.

Het kaliber van de worsten verschilt naargelang van de hoeveelheid worstvlees die in het worstvel wordt gestopt: 1 à 1,5 kg, 1,5 à 2,5 kg, 2,5 à 3,5 kg en 3,5 à 8 kg.

Het droogproces omvat de volgende fasen: a) het uitlekken gedurende 12 uur bij een temperatuur van 20 °C à 24 °C; b) het drogen gedurende 4 à 5 dagen bij temperaturen die dalen van 22 °C à 24 °C tot 12 °C à 14 °C.

De rijping: wanneer ook de benodigde tijd voor het uitlekken en het drogen van de „Soprèssa Vicentina” in aanmerking wordt genomen, bedraagt de rijpingsperiode voor de worsten naargelang van het gewicht:

- ten minste 60 dagen voor worsten van 1 à 1,5 kg;
- ten minste 80 dagen voor worsten van 1,5 à 2,5 kg;
- ten minste 90 dagen voor worsten van 2,5 à 3,5 kg;
- ten minste 120 dagen voor worsten van 3,5 à 8 kg.

3.6. *Specifieke voorschriften betreffende het in plakken snijden, het raspens, het verpakken enz.*

—

3.7. *Specifieke voorschriften betreffende de etikettering*

De benaming „Soprèssa Vicentina DOP” wordt niet vertaald en moet in duidelijke en onuitwisbare letters op het etiket zijn aangebracht.

Het merk „Soprèssa Vicentina DOP” moet op een etiket zijn vermeld overeenkomstig de grafische voorschriften: bijlage A bij het productdossier.

4. Beknopte omschrijving van de afbakening van het geografische gebied

Het productiegebied van de „Soprèssa Vicentina” omvat het gehele grondgebied van de provincie Vicenza.

5. Verband met het geografische gebied

5.1. Specificiteit van het geografische gebied

Iedere fase van het rijpingsproces wordt gekenmerkt door een specifieke luchtvochtigheidsgraad die mee evolueert met de temperatuurschommelingen en die het proces van de eerste en de tweede gisting van het worstvlees in het worstvel op gang brengt.

5.2. Specificiteit van het product

Wanneer de „Soprèssa Vicentina” in de handel wordt gebracht, vertoont de worst de volgende kenmerken:

Fysieke kenmerken

Uiterlijk voorkomen: cilindrische worst, waaromheen een kleurloos — eventueel elastisch — touwtje (keukentouw) zit in verticale richting, en in horizontale richting met hetzelfde materiaal, over de gehele lengte van de worst en over het verticale touwtje een aantal lussen zijn gelegd. De touwtjes mogen niet door een net worden vervangen. Voor Soprèssa met knoflook mag een gekleurd touwtje worden gebruikt, maar alleen voor de lus aan het uiteinde. De afstand tussen de horizontale lussen moet ongeveer 2 à 4 cm bedragen en er moeten minstens drie van deze lussen over de worst liggen. Op de buitenzijde van de worst zit een bleke deklaag die zich van nature tijdens het rijpingsproces heeft ontwikkeld.

Het snijvlak: het worstvlees is compact en soepel tegelijk. Op het snijvlak is het worstvlees te zien met vetbrokjes die zo zijn verdeeld dat zij de vleesbrokjes omhullen, waardoor de worst ook na een langere rijpingsperiode haar sappigheid behoudt. De kleuren van een plakje Soprèssa zijn enigszins ondoorschijnend, de vette en magere vleesbrokjes — van middelgroot formaat — vloeien in elkaar over.

Chemische kenmerken

Totaal eiwitgehalte: hoger dan 15 %; vetgehalte: 30 % à 43 %; gehalte aan minerale zouten (as): 3,5 % à 5 %; vochtgehalte: lager dan 55 %; pH: 5,4 à 6,2.

Microbiologische kenmerken

Aantal mesofiele bacteriën: overwegend melkzuurbacteriën en micrococcaceae.

Organoleptische kenmerken

Aroma: kruidig, met eventueel een geur van aromatische kruiden, al dan niet met knoflook vermengd;

Smaak: verfijnd, lichtzoet, en peper- of knoflookmaak;

Kleur: naar rood neigend roze;

Consistentie: middelgrote, gemakkelijk te kauwen brokjes.

5.3. Causaal verband tussen het geografische gebied en de kwaliteit of de kenmerken van het product (voor een BOB) dan wel van een bepaalde hoedanigheid, de faam of een ander kenmerk van het product (voor een BGA)

De band van de „Soprèssa Vicentina” met het geografische gebied komt in alle stadia van de productie tot uiting.

Wat de menselijke factor betreft, bestaat de band van het product met het productiegebied hierin dat Vicenza traditioneel veel landbouwers en/of vaklui telde die, dankzij specifieke varkenshouderij-, vleesverwerkings- en rijpingsmethoden, de worst „Soprèssa Vicentina” ontwikkelden, die enig is in haar soort en die aan de hand van een nagenoeg ongewijzigde productiemethode wordt vervaardigd.

De band met het productiegebied komt vooral tot uiting in de kenmerken van de grondstof: de varkens worden op basis van een traditioneel dieet afgemest en er wordt quasi uitsluitend gebruikgemaakt van in de regio geteelde edele graansoorten.

De band van de grondstof met het productiegebied komt bovendien ook tot uiting in het feit dat wei, een bijproduct van de kaasbereiding, bij voorkeur in de vorm van een brij, aan de dieren wordt gevoederd. Het betreft hier een oude praktijk die samenhangt met het feit dat het grondgebied van de provincie Vicenza het productiegebied is van twee belangrijke kaassoorten met een beschermde oorsprongsbenaming (Asiago en Grana Padano).

Bij de verwerking van de melk voor de bereiding van de twee vorengenoemde kazen met BOB, wordt als bijproduct wei geproduceerd.

In dit bijproduct zijn de kenmerken van de melk nog sterk aanwezig. Met name het proces waarbij bepaalde stoffen uit de melk worden gehaald zodat zich kaas kan vormen, is van belang. Logisch is natuurlijk dat de stoffen die niet voor de kaasbereiding worden gebruikt, kenmerkend zijn voor de wei.

De varkenshouderijen in de provincie Vicenza gebruiken deze wei wegens zijn specifieke kenmerken. Deze gaan op het vlees van de varkens over en bijgevolg ook op de met dit vlees vervaardigde worsten.

Economische overwegingen met betrekking tot het gebruik van deze wei — een voedingsmiddel dat ten gevolge van het hoge watergehalte een zeer lage concentratie aan voedingsstoffen heeft — hebben ertoe geleid dat de wei die als bijproduct van deze kazen ontstaat, uitsluitend lokaal wordt gebruikt. Zo is een traditie ontstaan waarbij deze wei aan de voor de productie van „Soprèssa Vicentina” bestemde varkens wordt gevoederd.

Voorts blijkt de band van de „Soprèssa Vicentina” met het productiegebied ook uit het feit dat in de provincie Vicenza vleesverwerkers zijn gevestigd die over kleine slachthuizen en verwerkingsbedrijven beschikken, gebruikmaken van de varkens van de plaatselijke houderijen en door de jaren heen de traditionele bereidingsmethode van de „Soprèssa Vicentina”, die typisch is voor de provincie Vicenza, in stand hebben gehouden.

Iedere fase van het rijpingsproces wordt gekenmerkt door een specifieke luchtvochtigheidsgraad die mee evolueert met de temperatuurschommelingen en die het proces van de eerste en de tweede gisting van het worstvlees in het worstvel op gang brengt.

Deze band met het geografische gebied, die zowel wordt bepaald door de natuur als door de mens, heeft geleid tot een specifiek product met bijzondere kenmerken die ook thans nog deze „Soprèssa Vicentina” onderscheiden van soortgelijke worsten die in andere regio's worden geproduceerd, zoals blijkt uit de historische bibliografie.

Verwijzing naar de bekendmaking van het productdossier

De bevoegde instantie heeft de nationale procedure voor de indiening van bezwaarschriften ingeleid met de bekendmaking van het voorstel tot erkenning van de beschermde oorsprongsbenaming „Soprèssa Vicentina” in de Gazette Ufficiale van Italië nr. 73 van 28.3.2009.

De geconsolideerde tekst van het productdossier kan via de volgende link worden geraadpleegd: www.politicheagricole.it/DocumentiPubblicazioni/Search_Documenti_Elenco.htm?txtTipoDocumento=Disciplinare%20in%20esame%20UE&txtDocArgomento=Prodotti%20di%20Qualit%E0>Prodotti%20Dop,%20Igp%20e%20Stg

of rechtstreeks via de homepage van het ministerie van Landbouw-, Voeding- en Bosbeleid (www.politicheagricole.it): klikken op „Prodotti di Qualità” (links op het scherm) en vervolgens op „Disciplinari di Produzione all'esame dell'UE (Reg CE 510/2006)”.

VERORDENING (EU) Nr. 589/2010 VAN DE COMMISSIE

van 5 juli 2010

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad ten aanzien van de vangstbeperkingen voor de zandspieringvisserij in het gebied EU-wateren van IIIa en EU-wateren van IIa en IV

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EU) nr. 53/2010 van de Raad van 14 januari 2010 tot vaststelling, voor 2010, van de vangstmogelijkheden voor sommige visbestanden en groepen visbestanden welke in de wateren van de Europese Unie en, voor vaartuigen van de Europese Unie, in andere wateren met vangstbeperkingen van toepassing zijn ⁽¹⁾, en met name op artikel 5, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De vangstbeperkingen voor de visserij op zandspiering in ICES-zones IIa en IV zijn vastgesteld in bijlage IA bij Verordening (EU) nr. 53/2010.
- (2) In punt 6 van bijlage IID bij Verordening (EU) nr. 53/2010 is bepaald dat de Commissie de totaal toegestane vangsten (TAC) en de quota voor 2010 voor zandspiering in de betrokken gebieden moet herzien op basis van het advies van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee (ICES) en het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij (WTECV).
- (3) Volgens het WTECV zou de in punt 6 van bijlage IID bij Verordening (EU) nr. 53/2010 vastgestelde formule resultaten in een TAC van maximaal 400 000 t.
- (4) Het zandspieringbestand in de Noordzee wordt gedeeld met Noorwegen, maar wordt momenteel niet gezamenlijk beheerd. De in deze verordening vervatte maatregelen

zijn in overeenstemming met de resultaten van het overleg met Noorwegen overeenkomstig het bepaalde in de goedgekeurde notulen van de conclusies van het visserij-overleg tussen de Europese Gemeenschap en Noorwegen van 26 januari 2010. Het aandeel van de Europese Unie in het deel van de TAC dat mag worden gevangen in de EU-wateren van de ICES-zones IIa en IV moet derhalve worden vastgesteld op 90 % van 400 000 t.

- (5) Op grond van de onderhandelingen met Noorwegen moet de aan Noorwegen toe te wijzen hoeveelheid van het EU-aandeel in de TAC worden verhoogd van 20 000 tot 27 500 t in ruil voor vangstmogelijkheden voor andere soorten in Noorse wateren.
- (6) Het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij beveelt aan de TAC te verhogen met 4,23 % in verband met de visserij in de EU-wateren van ICES-zone IIIa.
- (7) Bijlage IA bij Verordening (EU) nr. 53/2010 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage IA bij Verordening (EU) nr. 53/2010 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 5 juli 2010.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ PB L 21 van 26.1.2010, blz. 1.

BIJLAGE

Bijlage IA bij Verordening (EU) nr. 53/2010 wordt als volgt gewijzigd:

De tekst met betrekking tot de soort zandspiering in het gebied EU-wateren van IIa, IIIa en IV wordt vervangen door:

Soort:	Zandspiering <i>Ammodytidae</i>	Gebied:	EU-wateren van IIIa; EU-wateren van IIa en IV ⁽¹⁾ SAN/2A3A4.
Denemarken	327 250 ⁽²⁾		
Verenigd Koninkrijk	7 153 ⁽³⁾		
Duitsland	500 ⁽⁴⁾		
Zweden	12 017 ⁽⁵⁾		
EU	346 920 ⁽⁶⁾		
Noorwegen	27 500 ⁽⁷⁾		
Faerøer	2 500		
TAC	376 920		

Analytische TAC.
 Artikel 3 van Verordening (EG) nr. 847/96 is niet van toepassing.
 Artikel 4 van Verordening (EG) nr. 847/96 is niet van toepassing.
 Artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 847/96 is van toepassing.

⁽¹⁾ Exclusief wateren binnen 6 mijl van de basislijnen van het Verenigd Koninkrijk bij Shetland, Fair Isle en Foula.

⁽²⁾ Waarvan niet meer dan 311 289 t mag worden gevangen in de EU-wateren van de ICES-zones IIa en IV. De resterende hoeveelheid mag enkel worden gevangen in de EU-wateren van ICES-zone IIIa (SAN/*03A.).

⁽³⁾ Waarvan niet meer dan 6 804 t mag worden gevangen in de EU-wateren van de ICES-zones IIa en IV. De resterende hoeveelheid mag enkel worden gevangen in de EU-wateren van ICES-zone IIIa (SAN/*03A.).

⁽⁴⁾ Waarvan niet meer dan 476 t mag worden gevangen in de EU-wateren van de ICES-zones IIa en IV. De resterende hoeveelheid mag enkel worden gevangen in de EU-wateren van ICES-zone IIIa (SAN/*03A.).

⁽⁵⁾ Waarvan niet meer dan 11 431 t mag worden gevangen in de EU-wateren van de ICES-zones IIa en IV. De resterende hoeveelheid mag enkel worden gevangen in de EU-wateren van ICES-zone IIIa (SAN/*03A.).

⁽⁶⁾ Waarvan niet meer dan 330 000 t mag worden gevangen in de EU-wateren van de ICES-zones IIa en IV. De resterende hoeveelheid mag enkel worden gevangen in de EU-wateren van ICES-zone IIIa (SAN/*03A.).

⁽⁷⁾ Te vangen in ICES-zone IV.

VERORDENING (EU) Nr. 590/2010 VAN DE COMMISSIE

van 5 juli 2010

houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG⁽¹⁾, en met name op artikel 4,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap⁽²⁾.
- (2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor het bijwerken van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden geactualiseerd.
- (3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of, wanneer dit in de praktijk niet mogelijk was, via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving door die maatschappijen, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Europese Unie of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij die in de communautaire lijst is vermeld.
- (4) De Commissie heeft de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid gegeven om de door de lidstaten overgemaakte documenten te raadplegen, om schriftelijk opmerkingen in te dienen en om binnen tien werkdagen een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van

technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart⁽³⁾ ingestelde Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

- (5) De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving door de betrokken luchtvaartmaatschappijen zijn door de Commissie en, in specifieke gevallen, door bepaalde lidstaten geraadpleegd.
- (6) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft uiteenzettingen bijgewoond van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en de Commissie over de projecten voor technische bijstand in landen waarop Verordening (EG) nr. 2111/2005 betrekking heeft. Het comité is in kennis gesteld van de verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, ten einde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat alle gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen kunnen worden opgelost.
- (7) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart is ook in kennis gesteld van handhavingsacties van het EASA en de lidstaten om de blijvende luchtwaardigheid en het onderhoud te garanderen van luchtvaartuigen die in de Europese Unie zijn geregistreerd en worden geëxploiteerd door luchtvaartmaatschappijen die door de burgerluchtvaartautoriteiten van derde landen zijn gecertificeerd.
- (8) Verordening (EG) nr. 474/2006 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie

- (9) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van de resultaten van SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie en op basis van door hun nationale luchtvaartautoriteiten uitgevoerde inspecties en audits van specifieke punten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van de volgende maatregelen: de bevoegde autoriteiten van het VK hebben het Air Operator Certificate (AOC) van de luchtvaartmaatschappij Trans Euro Air Limited op 6 april 2010 ingetrokken en dat van MK Airlines op 12 april 2010 geschorst; de bevoegde autoriteiten van Spanje hebben het AOC en de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij Baleares Link Express op 9 juni 2010 geschorst; de bevoegde autoriteiten van Slowakije hebben de exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij Seagle Air op 11 december 2009 ingetrokken en die van Air Slovakia op 3 mei 2010.

⁽¹⁾ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁽²⁾ PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.

⁽³⁾ PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.

Air Algérie

- (10) Op basis van een analyse van de resultaten van SAFA-inspecties die sinds januari 2009 zijn uitgevoerd op luchtvaartuigen waarmee Air Algérie naar de EU vliegt, heeft de Commissie op 7 december 2009 en 5 februari 2010 overleg gepleegd met de bevoegde autoriteiten van Algerije om de bevindingen op het gebied van de veiligheid van goederen aan boord, luchtwaardigheid, exploitatie van de luchtvaartuigen en vergunningen van bemanningen te verhelpen.
- (11) In hun antwoord van 15 maart 2010 hebben de bevoegde autoriteiten van Algerije informatie verstrekt over de acties die naar aanleiding van de platforminspecties zijn ondernomen om de vastgestelde gevallen van niet-naleving te verhelpen.
- (12) Op 6 mei 2010 heeft de Commissie aanvullende verzoeken om informatie verstuurd. De bevoegde autoriteiten hebben op 27 mei 2010 aanvullende informatie verstrekt. Ingevolge een vergadering tussen de bevoegde autoriteiten van Algerije, de luchtvaartmaatschappij, de bevoegde autoriteiten van Frankrijk en het EASA op 9 juni 2010, hebben de bevoegde autoriteiten van Algerije zich ertoe verbonden aanvullende informatie te verstrekken vóór de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, inclusief een lijst van toezichtsactiviteiten die deze autoriteit heeft uitgevoerd ten aanzien van Air Algérie. Deze informatie is ingediend op 18 juni 2010. De bevoegde autoriteiten van Algerije hebben zich er ook toe verbonden eerstdaags een gedetailleerd correctief actieplan in te dienen, inclusief een tijdschema voor de verificatie en voltooiing ervan. Parallel daarmee hebben de bevoegde autoriteiten van Frankrijk, op verzoek van de luchtvaartmaatschappij, een initiatief opgezet om de bewustwording te vergroten en opleiding te verstrekken in het kader van het SAFA-programma van de EU.
- (13) Om het permanent toezicht op de veiligheidsprestaties van de luchtvaartmaatschappij te ontwikkelen, heeft de Commissie de bevoegde autoriteiten van Algerije verzocht ook maandelijkse verslagen in te dienen over hun toezichtsactiviteiten op het gebied van de permanente luchtwaardigheid, het onderhoud en de exploitatie van Air Algérie en over de verificatie van de tenuitvoerlegging van het in te dienen correctief actieplan. De Commissie spoort de bevoegde autoriteiten van Algerije aan om verdere inspanningen te leveren om de toepasselijke veiligheidsnormen beter na te leven.
- (14) Ondertussen zullen de lidstaten nagaan of de relevante veiligheidsnormen effectief worden nageleefd door prioriteit te verlenen aan platforminspecties van luchtvaartuigen van deze maatschappij overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, teneinde te garanderen dat het aantal inspecties van Air Algérie wordt opgedreven, zodat de basis kan worden gelegd voor een nieuwe beoordeling van dit geval tijdens de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, die zal plaatsvinden in november 2010.

Air Bangladesh

- (15) De Commissie heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op de hoogte gebracht van de resultaten van een technische bijstandsmissie die het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart heeft uitgevoerd in de Volksrepubliek Bangladesh naar aanleiding van de USOAP-audit die de ICAO in mei 2009 heeft uitgevoerd. De USOAP-audit van de ICAO heeft aanleiding gegeven tot een Significant Safety Concern (ernstige veiligheidswaarschuwing) met betrekking tot de exploitatie van luchtvaartuigen, de certificering en het toezicht door de burgerluchtvaartautoriteit van Bangladesh (Civil Aviation Authority of Bangladesh, CAAB). Tijdens de missie is vastgesteld dat de CAAB duidelijk op elk niveau inspanningen had geleverd om een correctief actieplan ten uitvoer te leggen en vastberaden was om de tijdens de ICAO-audit benadrukte veiligheidsproblemen op te lossen. De Commissie juicht deze bemoedigende stappen toe, maar blijft toch van nabij toezicht houden op de vooruitgang die de CAAB boekt bij de tenuitvoerlegging van haar correctief actieplan, teneinde te garanderen dat de veiligheidstekortkomingen zo snel mogelijk worden verholpen.
- (16) Tijdens de missie heeft de CAAB het team meegedeeld dat de B747-269B met registratiekenteken S2-ADT uit het register van Bangladesh is geschrapt, en dat de maatschappij Air Bangladesh niet meer bestaat. De CAAB heeft dit op 16 mei 2010 officieel aan de Commissie meegedeeld.
- (17) Gezien het voorgaande wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat de bovengenoemde luchtvaartmaatschappij uit bijlage B moet worden geschrapt.

Blue Wing Airlines

- (18) Er zijn geverifieerde aanwijzingen van ernstige tekortkomingen bij de in Suriname gecertificeerde luchtvaartmaatschappij Blue Wing Airlines, zoals blijkt uit een reeks recente ongevallen en tekortkomingen waarover verslag is uitgebracht tijdens platforminspecties die door de lidstaten zijn uitgevoerd.
- (19) Blue Wing Airlines was op 3 april 2008 betrokken bij een ongeval met 19 doden, op 15 oktober 2009 bij een ongeval met gewonden en ten slotte op 15 mei 2010 bij een ongeval met 8 doden. Het totale aantal ongevallen met deze luchtvaartmaatschappij in de laatste twee jaar doet ernstige vragen rijzen over de veiligheid, temeer daar het onmogelijk was lessen te trekken uit de vorige ongevallen omdat er geen officieel onderzoeksverslag over die ongevallen is opgesteld.
- (20) Bovendien zijn er geverifieerde aanwijzingen van ernstige gevallen van niet-naleving van de specifieke veiligheidsnormen van het Verdrag van Chicago, zoals blijkt uit de tekortkomingen die door de bevoegde autoriteiten van Frankrijk zijn vastgesteld tijdens een recente platforminspectie⁽¹⁾ in het kader van het SAFA-programma.

⁽¹⁾ DGAC/F-2010-818.

- (21) De bevoegde autoriteiten van Frankrijk (DGAC) hebben de bevoegde autoriteiten van Suriname en Blue Wing Airlines verzocht de nodige garanties te geven voor de veiligheid van de activiteiten van deze maatschappij. Aangezien noch uit het antwoord van de bevoegde autoriteiten van Suriname, noch uit dat van Blue Wing Airlines kon worden opgemaakt wat de fundamentele oorzaak was van de ongevallen en van de veiligheidstekortkomingen die tijdens de platforminspecties zijn vastgesteld, heeft het DGAC, teneinde herhaling te voorkomen, besloten buitengewone maatregelen te nemen en Blue Wing Airlines te verbieden vanaf 1 juni 2010 nog activiteiten uit te voeren boven het grondgebied van Frankrijk; het DGAC heeft de Commissie hier onmiddellijk van in kennis gesteld overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 473/2006.
- (22) De Commissie heeft onmiddellijk overleg op gang gebracht met de bevoegde autoriteiten van Suriname en Blue Wing Airlines, zodat op de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart snel kon worden beslist of de door Frankrijk genomen maatregelen moesten worden uitgebreid tot de Europese Unie. Op 25 juni 2010 is Blue Wing Airlines, bijgestaan door de bevoegde autoriteiten van Suriname, door de Commissie en de lidstaten gehoord. Uit de antwoorden van de bevoegde autoriteiten van Suriname en Blue Wing Airlines kon niet worden opgemaakt welke oorzaken aan de basis lagen van de ongevallen en de tijdens platforminspecties vastgestelde veiligheidstekortkomingen, noch hoe herhaling daarvan kan worden voorkomen.
- (23) Gezien het verleden van deze luchtvaartmaatschappij, waaraan eerder al een exploitatieverbod werd opgelegd in de EU ⁽¹⁾, ⁽²⁾, het aantal en de ernst van de ongevallen met deze maatschappij, de vastgestelde veiligheidstekortkomingen en de herhaling ervan, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat de voortzetting van de vluchten van deze maatschappij naar de EU een ernstig risico zou vormen voor de veiligheid, dat niet kan worden opgelost door de maatregelen die een lidstaat overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2111/2005 heeft genomen, en dat de luchtvaartmaatschappij Blue Wing Airlines derhalve moet worden opgenomen in bijlage A.
- Luchtvaartmaatschappijen uit Albanië**
- (24) Naar aanleiding van de presentaties die de bevoegde autoriteiten van Albanië hebben gegeven tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in maart 2010 en overeenkomstig de bepalingen van Verordening nr. 273/2010 ⁽³⁾, heeft de Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), het overleg met de bevoegde autoriteiten van Albanië actief voortgezet om de resultaten te kunnen volgen van de uitgebreide normaliseringsinspectie van Albanië in januari 2010. Uit het eindverslag van deze inspectie, dat op 7 maart 2010 is bekendgemaakt, blijkt dat op alle onderzochte gebieden ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld die onmiddellijk moeten worden rechtgezet.
- (25) Het EASA heeft meegedeeld dat het Albanese DGCA (Directorate General for Civil Aviation) een uitgebreid actieplan heeft voorgesteld, dat aanvaardbaar is bevonden en waarover op 29 april 2010 overeenstemming is bereikt. Dit plan voorziet in een aantal corrigerende maatregelen die tegen eind 2011 stapsgewijs ten uitvoer zullen worden gelegd, en in onmiddellijke maatregelen om de veiligheidstekortkomingen te verhelpen.
- (26) Bovendien hebben de bevoegde autoriteiten van Italië een uitgebreid samenwerkingsproject met de bevoegde autoriteiten van Albanië opgezet om deze laatste te helpen bij het opbouwen van de benodigde technische en administratieve capaciteit; dit project zal waarschijnlijk in september 2010 van start gaan.
- (27) Het overleg dat op 28 mei 2010 heeft plaatsgevonden met de bevoegde autoriteiten van Albanië en het EASA, en waaraan ook de bevoegde autoriteiten van Italië hebben deelgenomen, bevestigt dat de tenuitvoerlegging van dit actieplan aan de gang is, volgens het vastgestelde tijdschema. Een eerste reeks maatregelen, die ingrijpende veranderingen van het vroegere systeem inhouden, is volledig uitgevoerd: er is een onafhankelijke Albanese burgerluchtvaartautoriteit (ACAA) opgericht, die sinds mei 2010 operationeel is; deze nieuwe ACAA heeft alle eerder aan de sector toegekende afwijkingen ingetrokken en de ondernemingen erop gewezen dat handhavingsmaatregelen zullen worden toepast, zoals de schorsing, beperking of intrekking van hun vergunningen, als zij de toepasselijke wetgeving niet naleven tegen 1 juni 2010. De ACAA is uitgenodigd om bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verslag uit te brengen over de hercertificering van luchtvaartmaatschappijen.
- (28) De ACAA is op 21 juni 2010 gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart en heeft bevestigd dat Belle Air en Albanian Airlines in juni 2010 zijn gehercertificeerd overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsvoorschriften. De ACAA heeft ook meegedeeld dat het AOC van Star Airways is geschorst. Bovendien heeft de ACAA zich ertoe verbonden tot nader order geen AOC's meer af te geven.
- (29) De ACAA wordt aangespoord om de nodige maatregelen te treffen om het met het EASA overeengekomen actieplan effectief en tijdig ten uitvoer te blijven leggen, en daarbij prioriteit te geven aan het verhelpen van vastgestelde tekortkomingen die de veiligheid in gevaar brengen als ze niet onmiddellijk worden verholpen. De ACAA wordt met name verzocht de capaciteitsopbouw te versnellen, te garanderen dat het toezicht op de veiligheid van alle in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen plaatsvindt in overeenstemming met de toepasselijke veiligheidsvoorschriften en zo nodig handhavingsmaatregelen te nemen.
- (30) De ACAA heeft zich ertoe verbonden periodiek verslag uit te brengen over de vooruitgang die geboekt is bij de tenuitvoerlegging van haar correctief actieplan. De Commissie zal, bijgestaan door het EASA en met de hulp van de lidstaten, toezicht blijven houden op de effectiviteit van de door de ACAA genomen maatregelen en op de veiligheidsprestaties van de in Albanië gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.

⁽¹⁾ Overwegingen (20), (21) en (22) van Verordening (EG) nr. 910/2006 van 20 juni 2006, PB L 168 van 21.6.2006, blz. 17.

⁽²⁾ Overwegingen (7) en (8) van Verordening (EG) nr. 1400/2007 van 28 november 2007, PB L 311 van 29.11.2007, blz. 12.

⁽³⁾ Overwegingen (55) tot en met (58) van Verordening (EU) nr. 273/2010 van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 30.

Luchtvaartmaatschappijen uit het Koninkrijk Cambodja

- (31) De bevoegde autoriteiten van Cambodja (SSCA) hebben meegedeeld dat zij verdere vooruitgang hebben geboekt bij de tenuitvoerlegging van het correctief actieplan dat zij hadden vastgesteld om de tekortkomingen te verhelpen die in 2007 door de ICAO waren vastgesteld tijdens een audit in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme.
- (32) De gecoördineerde valideringsmissie van de ICAO (ICAO Coordinated Validation Mission, ICVM), die plaats had van 26 tot en met 29 oktober 2009, bevestigde dat lichte vooruitgang was geboekt: het gebrek aan effectieve toepassing van de ICAO-normen werd in oktober 2009 op 58 % geraamd, tegenover 71 % in 2007. Tijdens de missie werd echter ook geconcludeerd dat de effectieve tenuitvoerlegging van alle corrigerende maatregelen moest worden voortgezet, met name wat de organisatie en de capaciteitsopbouw van de SSCA betreft.
- (33) De SSCA hebben meegedeeld dat het Air Operator Certificate (AOC) van de resterende luchtvaartmaatschappijen met Cambodjaanse licentie is geschorst of ingetrokken. Het AOC van Helicopter Cambodia is op 15 oktober 2009 verstreken en is niet verlengd; het AOC van Sokha Airlines is op 27 oktober 2009 ingetrokken; de AOC's van Angkor Airways en PMT Air zijn op 21 april 2010 ingetrokken. Ten gevolge hiervan heeft de ICAO de ernstige veiligheidswaarschuwing met betrekking tot de luchtvaartmaatschappijen met licentie in het Koninkrijk Cambodja ingetrokken⁽¹⁾.
- (34) De SSCA hebben ook meegedeeld dat de hercertificering van Siem Reap International Airways, waarvan het AOC is geschorst, sinds januari 2009 aan de gang is. De SSCA verklaarden dat een aanvullende periode van vier maanden is toegestaan aan deze luchtvaartmaatschappij om de procedure te voltooien, zoniet wordt het AOC ingetrokken. Gezien de onzekerheid over de situatie van Siem Reap International Airways wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappij in bijlage A moet blijven.
- (35) De Commissie neemt nota van de handhavingsmaatregelen van de SSCA en van de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het correctief actieplan dat tot doel heeft de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, en is bereid om via specifieke technische bijstand steun te verlenen aan de capaciteitsopbouw van de bevoegde autoriteiten van het Koninkrijk Cambodja.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

- (36) Voor alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn in de Democratische Republiek Congo, geldt een exploitatieverbod in de EU; deze maatschappijen zijn derhalve opgenomen in bijlage A. De Commissie heeft informatie ontvangen dat de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo een Air Operator Certificate hebben afgegeven aan de luchtvaartmaatschappij Congo Express. De Commissie heeft de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo verzocht deze infor-

matie te bevestigen. Deze autoriteiten hebben geen antwoord gegeven.

- (37) Aangezien er geen bewijzen zijn van wijzigingen in de capaciteit van de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo om, overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsnormen, toezicht te houden op de luchtvaartmaatschappijen met een licentie van dat land, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Congo Express moet worden opgenomen in bijlage A.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Gabon

- (38) Op verzoek van de Commissie heeft het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) van 11 tot en met 15 januari 2010 een missie voor technische bijstand uitgevoerd in de Republiek Gabon. Uit het verslag van deze missie, dat gepubliceerd is op 6 april 2010, blijkt dat de bevoegde autoriteiten van Gabon (ANAC) werken aan oplossingen voor de tekortkomingen die de ICAO heeft vastgesteld tijdens een audit die zij in mei 2007 heeft uitgevoerd in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme. In dat verslag wordt echter ook benadrukt dat de capaciteitsopbouw van de ANAC moet worden voortgezet door in een passend budget te voorzien en gekwalificeerde inspecteurs in dienst te nemen en op te leiden, en dat krachtig en permanent toezicht op de luchtvaartmaatschappijen met licentie in de Republiek Gabon moet worden gegarandeerd. Het verslag bevat een stappenplan dat samen met de ANAC is opgesteld en waarin in detail is uiteengezet welke corrigerende maatregelen noodzakelijk en nuttig zijn om de ICAO-bevindingen te verhelpen. Volgens dit stappenplan wordt de voltooiing van de nodige maatregelen niet verwacht vóór begin 2011.
- (39) De bevoegde autoriteiten van Gabon (ANAC) hebben verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord om de tot dusver geboekte vooruitgang toe te lichten, hetgeen gebeurd is op 21 juni 2010. De ANAC hebben meegedeeld dat het wetgevingskader momenteel wordt herzien, inclusief een hervorming van het burgerluchtvaartwetboek, die naar verwachting tegen 31 december 2010 zal worden goedgekeurd, en de geleidelijke vaststelling van een uitgebreide reeks Gabonese luchtvaartverordeningen, die gelijk van kracht zullen worden tegen 2011. De ANAC hebben meegedeeld dat zij verdere vooruitgang hebben geboekt op het gebied van capaciteitsopbouw en extra inspecteurs in dienst hebben genomen, waarvan zeven momenteel het kwalificatieproces doorlopen. Bovendien hebben de ANAC vooruitgang gemeld bij het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en de handhaving van de huidige veiligheidsregels (RACAM), zoals blijkt uit de schorsing van het AOC van SCD Aviation op 16 oktober 2009, de waarschuwingen aan de luchtvaartmaatschappijen Air Service, Gabon Airlines, National Regional Transport en SN2AG, en de boetes die zijn opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen Allegiance en Sky Gabon. Uit het aantal en de aard van sommige vastgestelde tekortkomingen blijkt dat verdere handhavingsmaatregelen nodig kunnen zijn als de luchtvaartmaatschappijen de toepasselijke veiligheidsnormen niet toepassen.

⁽¹⁾ Overweging (12) van Verordening (EG) nr. 1131/2008 van 14 november 2008, PB L 306 van 15.11.2009, blz. 48.

- (40) Afrijet Business Services, met licentie in Gabon, heeft schriftelijk verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord omdat het wenst dat de huidige beperkingen op het luchtvaartuig van het type Falcon 900B met registratiekenteken TR-AFR worden opgeheven. Deze maatschappij garandeerde dat de exploitatie en het onderhoud van het bovengenoemde luchtvaartuig plaatsvinden in overeenstemming met de toepasselijke veiligheidsnormen, hetgeen is bevestigd door de ANAC. Daarom wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat er geen redenen zijn om de activiteiten van Afrijet Business Services met het luchtvaartuig van het type Falcon 900B met registratiekenteken TR-AFR te beperken, en dat dit luchtvaartuig moet worden toegevoegd aan de lijst van luchtvaartuigen waarmee deze luchtvaartmaatschappij overeenkomstig bijlage B vluchten naar de EU mag uitvoeren.
- (41) De Commissie is niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de communautaire lijst zijn opgenomen en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.
- (42) De Commissie is verheugd over de vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van het correctief actieplan dat tot doel heeft de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen te verhelpen, en bij de capaciteitsopbouw van de bevoegde autoriteiten van Gabon, en is bereid om via een missie ter plaatse de verwezenlijkingen te valideren, zodra het wetgevingskader tot stand is gebracht.
- Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Indonesië**
- (43) De bevoegde autoriteiten van Indonesië (het DGCA) hebben grote vooruitgang gemeld bij het verhelpen van alle bevindingen die door de ICAO waren gedaan tijdens de audit die zij in februari 2007 heeft uitgevoerd in het kader van het Universal Safety Oversight Audit Programme. Tijdens de coördinatie- en valideringsmissie van de ICAO (ICVM) in augustus 2009 is bevestigd dat aanzienlijke vooruitgang is geboekt; dit blijkt uit het feit dat nog maar 20 % van de ICAO-normen niet effectief ten uitvoer wordt gelegd. Het DGCA heeft op 19 maart 2010 gemeld dat de resterende corrigerende maatregelen zijn uitgevoerd.
- (44) Het DGCA heeft informatie gegeven over de ontwikkeling van zijn vermogen om toezicht te houden op de veiligheid: in 2009 en 2010 is het budget sterk toegenomen en zijn 25 extra inspecteurs op het gebied van vluchtexploitatie en 8 inspecteurs op het gebied van cabineveiligheid in dienst genomen, aangevuld met uitgebreide technische bijstand van de ICAO en de burgerluchtvaartautoriteiten van Australië en Nederland, hetgeen het mogelijk heeft gemaakt de veiligheidsregels voor de burgerluchtvaart (Civil Aviation Safety Regulations, CASR) verder te actualiseren en het toezicht op extra luchtvaartmaatschappijen te versterken.
- (45) De bevoegde autoriteiten van Indonesië (het DGCA) hebben verzocht door de Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord omdat zij wensen dat de huidige beperkingen op de volgende drie luchtvaartmaatschappijen worden opgeheven: Indonesia Air Asia, Metro Batavia en Lion Air; zij hebben schriftelijk materiaal ingediend en een mondelinge presentatie gegeven op 22 juni 2010.
- (46) De presentaties van Indonesia Air Asia en van het DGCA bevestigden dat deze luchtvaartmaatschappij op 30 september 2009 gehercertificeerd is overeenkomstig de CASR en dat deze maatschappij onder passend toezicht van het DGCA staat. Het DGCA heeft bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij volledig voldoet aan de toepasselijke veiligheidsnormen. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Indonesia Air Asia uit bijlage A moet worden geschrapt.
- (47) De presentaties van Metro Batavia en van het DGCA bevestigden dat ook deze luchtvaartmaatschappij op 30 september 2009 gehercertificeerd is overeenkomstig de CASR en dat deze maatschappij onder passend toezicht van het DGCA staat. Het DGCA heeft bevestigd dat deze luchtvaartmaatschappij volledig voldoet aan de toepasselijke veiligheidsnormen. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Metro Batavia uit bijlage A moet worden geschrapt.
- (48) Uit de presentaties van Lion Air bleek dat sinds 2004 twee ongevallen en twee ernstige incidenten hebben plaatsgevonden met deze luchtvaartmaatschappij, die momenteel een vloot van 50 luchtvaartuigen exploiteert. De maatschappij heeft echter onvoldoende informatie over deze ongevallen en incidenten en over de oorzaak ervan verstrekt, en heeft ook niet aangetoond dat passende maatregelen zijn genomen om herhaling te voorkomen, hetgeen met name belangrijk is met het oog op de verwachte sterke uitbreiding van de vloot in de komende jaren. Bovendien bleek het niet mogelijk om overeenstemming te bereiken over passend toezicht door het DGCA op het gebied van exploitatie, zoals blijkt uit het feit dat geen enkele bevinding is geregistreerd tijdens meer dan 100 inspecties op het gebied van vluchtexploitatie in 2009 en 2010. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Lion Air in bijlage A moet blijven.
- (49) Tot dusver zijn bij de Commissie geen bewijzen ingediend van de volledige tenuitvoerlegging van passende corrigerende maatregelen door de andere luchtvaartmaatschappijen op de communautaire lijst. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) dat aan deze luchtvaartmaatschappijen is opgelegd, moet worden gehandhaafd.

- (50) De Commissie spoort de bevoegde autoriteiten van Indonesia aan verder te streven naar een duurzame oplossing voor de veiligheidstekortkomingen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

- (51) Naar aanleiding van Verordening nr. 273/2010 ⁽¹⁾ is de Commissie actief met de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen (CAAP) blijven overleggen over de maatregelen die deze autoriteiten hebben genomen om de veiligheid van de luchtvaart en de naleving van de toepasselijke veiligheidsnormen in de Filipijnen te verbeteren.
- (52) De bevoegde autoriteiten van de Filipijnen (de CAAP) hebben meegedeeld dat zij van start zijn gegaan met een reeks acties, met name: een herformulering van de huidige tenuitvoerleggingsregels en -verordeningen, naar verwachting tegen eind 2010; verdere capaciteitsopbouw van de CAAP via de overplaatsing van gekwalificeerde inspecteurs die momenteel voor de ICAO werken, in het kader van het project voor technische bijstand, wat naar verwachting zal zijn afgerond tegen eind 2010, en via de indienstname van extra personeel; een nieuwe audit en hercertificering van alle luchtvaartmaatschappijen, inclusief die welke vóór maart 2010 al door de CAAP waren gecertificeerd; de vaststelling van plannen voor permanent toezicht op alle luchtvaartmaatschappijen; en de versterking van de handhavingsmaatregelen in het geval veiligheidstekortkomingen zijn vastgesteld.
- (53) De CAAP hebben meegedeeld dat zij op 19 maart 2010 het Air Operator Certificate (AOC) van Pacific East Asia Cargo Airlines (PEAC) hebben geschorst omdat deze maatschappij haar activiteiten had voortgezet zonder op passende wijze door de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen te zijn gecertificeerd.
- (54) De luchtvaartmaatschappij Interisland Airlines Inc., die op 16 maart 2010 door de CAAP is gecertificeerd, was op 21 april 2010 betrokken bij een dodelijk ongeval met de Antonov 12BP met registratiekenteken UP-AN216 die op haar AOC is ingeschreven. De CAAP, die het ongeval hebben onderzocht, hebben op 23 april 2010 besloten het AOC van Interisland Airlines Inc. in te trekken, waarna deze maatschappij haar activiteiten volledig heeft stopgezet. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Interisland Airlines Inc. uit bijlage A moet worden geschrapt.
- (55) Philippine Airlines heeft verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord om verslag uit te brengen over de recente vooruitgang, hetgeen op 22 juni 2010 is gebeurd. Deze luchtvaartmaatschappij heeft bevestigd dat zij een uitgebreide hercertificeringsaudit door de CAAP heeft ondergaan, dat alle corrigerende maatregelen op passende wijze zijn voltooid en dat een nieuw AOC is afgegeven op 17 juni 2010. Omdat deze hercertificering zeer recent heeft plaatsgevonden en de overeenkomstige bewijsstukken laattijdig zijn inge-

diend, kon de verwachte verificatie ter plaatse niet plaatsvinden.

- (56) Cebu Pacific Airlines heeft verzocht door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart te worden gehoord om verslag uit te brengen over de recente vooruitgang, hetgeen op 22 juni 2010 is gebeurd. Deze luchtvaartmaatschappij heeft bevestigd dat zij een uitgebreide hercertificeringsaudit door de CAAP heeft ondergaan en dat de uitvoering van de nodige corrigerende maatregelen aan de gang is; hoewel diverse van deze maatregelen nog niet zijn voltooid, is op 7 juni 2010 toch al een nieuw AOC afgegeven; volgens de operationele specificaties van dat AOC zijn het vervoer van gevaarlijke goederen en precisienaderingen van categorie II met de vloot van ATR-72's verboden. Omdat de overeenkomstige bewijsstukken laattijdig zijn ingediend en sommige bevindingen nog niet zijn gesloten, kon de verwachte verificatie ter plaatse echter niet plaatsvinden.
- (57) De ernstige veiligheidswaarschuwing (significant safety concern) die de ICAO na haar USOAP-audit van de Filipijnen in oktober 2009 heeft gegeven aan alle landen die partij zijn bij het Verdrag van Chicago, en die betrekking had op het toezicht op de veiligheid van luchtvaartmaatschappijen met licentie in de Filipijnen ⁽²⁾, blijft nog steeds van kracht. De CAAP hebben meegedeeld dat zij een uitgebreid actieplan bij de ICAO hebben ingediend om de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. Dit correctief actieplan zelf en de beoordeling ervan door de ICAO hebben zij echter niet ingediend. De CAAP hebben ook meegedeeld dat de Filipijnen vóór het vierde trimester van 2010 niet in staat zullen zijn om een aanvraag in te dienen voor een herziening van de huidige classificatie door de US FAA.
- (58) De Commissie erkent de inspanningen die de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen hebben geleverd om het burgerluchtvaartstelsel in de Filipijnen te hervormen. In afwachting van de effectieve uitvoering van adequate corrigerende maatregelen om de door de US FAA en de ICAO vastgestelde veiligheidstekortkomingen te verhelpen, wordt echter geoordeeld dat de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen in deze fase niet in staat zijn de relevante veiligheidsnormen toe te passen en te handhaven voor alle luchtvaartmaatschappijen ten aanzien waarvan zij moeten controleren of ze de regelgeving naleven. Derhalve wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat alle in de Filipijnen gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen, behalve Interisland Airlines Inc., in bijlage A moeten blijven.
- (59) De Commissie blijft bereid om de inspanningen van de Filipijnen te ondersteunen aan de hand van een beoordelingsbezoek, in nauwe samenwerking met de ICAO en met de deelname van lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart; indien praktisch haalbaar moet dit bezoek plaatsvinden vóór de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, zodat kan worden nagegaan welke vooruitgang de CAAP hebben geboekt, onder meer wat de veiligheidsprestaties van de exploitanten betreft.

⁽¹⁾ Overwegingen (74) tot en met (87) van Verordening (EU) nr. 273/2010 van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 33.

⁽²⁾ ICAO-bevinding OPS/01.

Iran Air

- (60) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 273/2010⁽¹⁾ heeft de Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en met de steun van de lidstaten, tussen 29 mei en 3 juni 2010 een veiligheidsbeoordelingsbezoek gebracht aan de Islamitische Republiek Iran, teneinde na te gaan of de door de bevoegde autoriteiten (de CAO-IRI) en Iran Air aangekondigde maatregelen genoegzaam ten uitvoer zijn gelegd.
- (61) Tijdens het bezoek hebben de CAO-IRI aangetoond dat zij een systeem voor toezicht op luchtvaartactiviteiten hebben opgezet dat beantwoordt aan het oogmerk van ICAO-Document 8335 — Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Handboek met procedures voor de inspectie, de certificering en het permanente toezicht op het gebied van vluchtexploitatie). Bovendien hebben de autoriteiten een eerder vastgestelde zwakte in hun procedures voor de follow-up van audits verholpen door een systeem voor de classificering van bevindingen in drie categorieën vast te stellen, dat het mogelijk maakt dringende veiligheidsproblemen onmiddellijk op te lossen. De autoriteiten hebben ook aangetoond dat zij maatregelen hebben genomen om de veiligheidsproblemen bij Iraanse luchtvaartmaatschappijen, en met name bij Iran Air, te verhelpen.
- (62) Het was echter duidelijk dat het toezicht door CAO-IRI op Iran Air diverse zwakke punten vertoonde met betrekking tot luchtwaardigheid en onderhoud, zoals een gebrek aan gedetailleerde beoordeling van de onderhoudsprogramma's en minimumuitrustingslijsten, waardoor fouten van de luchtvaartmaatschappij niet worden ontdekt.
- (63) Bovendien konden de CAO-IRI geen geconsolideerde lijst van incidenten met vluchten van Iran Air voorleggen en waren ze dus niet in staat om de algemene veiligheidsprestaties van deze luchtvaartmaatschappij in te schatten. De CAO-IRI konden daarentegen wel aantonen dat ze alle ernstige incidenten gedetailleerd hadden onderzocht en aanbevelingen hadden gedaan.
- (64) Tijdens het verificatiebezoek is vastgesteld dat de CAO-IRI vastberaden zijn om moderne veiligheidsbeheertechnieken toe te passen, en dat aanzienlijke vooruitgang is geboekt in de voorbije zes maanden. Het team heeft ook nota genomen van de openheid, de bereidheid tot samenwerking en de constructieve houding van de CAO-IRI bij het aanpakken van gebreken in hun procedures.
- (65) Wat Iran Air betreft, wordt in het verslag gewezen op ernstige tekortkomingen op het gebied van het beheer van de luchtwaardigheid en het onderhoud. Met name de onderhoudsprogramma's bevatten een aantal basisfouten, waardoor de programma's voor veiligheidsgerelateerde apparatuur voor de vloot van Airbus A-320 en het vrachtvliegtuig van het type Boeing 747-200 ernstige hiaten vertonen. Bovendien garandeert het onderhoudsysteem voor de vloot van Airbus A-320 niet dat tekortkomingen waarvoor uitstel was verleend, binnen het vastgestelde tijdschema worden rechtgezet. Bovendien vond geen controle van vluchtgegevens plaats voor de vloot van Airbus A-320 en werden ook voor de andere toestellen zeer weinig gegevens verzameld. In het verslag wordt bovendien geconcludeerd dat het bedrijf de basisvoorschriften inzake permanente luchtwaardigheid van haar luchtvaartuigen niet in acht neemt. Dit is vooral duidelijk voor wat het beheer van de luchtvaartuigen van het type Airbus A-320 en Boeing 727 en 747 betreft.
- (66) In het verslag wordt echter ook opgemerkt dat Iran Air duidelijk vooruitgang heeft geboekt met betrekking tot het kwaliteitsbeheersysteem en de kwaliteitsbeheerprocedures, met name wat het gebruik van Line Oriented Safety Audits en de oprichting van een „Hoge Raad voor de veiligheid” betreft; deze raad wordt voorgezeten door de algemeen directeur en is belast met de coördinatie van het toezicht op de activiteiten die tot doel hebben solide veiligheidsnormen toe te passen in de operationele departementen. In het verslag wordt voorts ook gewezen op de openheid en de constructieve houding bij het verhelpen van de vastgestelde veiligheidstekortkomingen, en op de bereidheid van de luchtvaartmaatschappij om moderne technieken voor veiligheidsbeheer toe te passen.
- (67) Iran Air heeft een presentatie gegeven voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart en bijzonderheden verstrekt van een correctief actieplan dat tot doel heeft de problemen die tijdens het bezoek ter plaatse zijn vastgesteld, te verhelpen.
- (68) Uit de resultaten van de platforminspecties die de lidstaten in de voorbije 14 maanden in het kader van het SAFA-programma hebben uitgevoerd, blijkt dat de prestaties er gestaag op vooruitgaan; de resultaten voor de luchtvaartuigen van het type A-320 zijn echter merkbaar slechter dan voor de andere luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappij.
- (69) Naar aanleiding van de geverifieerde tekortkomingen op het gebied van permanente luchtwaardigheid en onderhoud, en de resultaten van de SAFA-inspecties, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat alle luchtvaartuigen van de types A-320, Boeing B-727, B-747 reeks -100, B-747 reeks -200 en B-747-SP die zijn ingeschreven op het AOC van deze luchtvaartmaatschappij, niet mogen worden gebruikt voor vluchten naar de Europese Unie en derhalve moeten worden opgenomen in bijlage B. De luchtvaartmaatschappij mag wel naar de Europese Unie vliegen met de luchtvaartuigen waarvoor toestemming is verleend overeenkomstig bijlage B, voor zover haar activiteiten strikt beperkt blijven tot het huidige niveau (wat frequenties en bestemmingen betreft).
- (70) De Commissie zal van nabij toezicht blijven houden op de prestaties van Iran Air. Gezien de huidige situatie met betrekking tot het toezicht door de bevoegde autoriteiten van Iran, dringt het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart er bij de Commissie op aan dat zij intensiever met deze autoriteiten zou overleggen teneinde duurzame oplossingen te vinden voor de vastgestelde veiligheidstekortkomingen; de Commissie vraagt de CAO-IRI om maandelijks verslagen in te dienen over de verificatie van de tenuitvoerlegging van het correctief actieplan, en om informatie te verstrekken over het toezicht van de CAO-IRI op Iran Air op het gebied van permanente luchtwaardigheid, onderhoud en exploitatie.

⁽¹⁾ Overweging (49) van Verordening (EU) nr. 273/2010 van 30 maart 2010, PB L 84 van 31.3.2010, blz. 29.

- (71) De lidstaten zullen blijven nagaan of Iran Air effectief voldoet aan de relevante veiligheidsnormen door, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 351/2008, bij de platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van deze maatschappij.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

- (72) De bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie hebben tijdens de vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart van 22 juni 2010 meegedeeld dat zij een reeks maatregelen hebben genomen om het toezicht op bepaalde luchtvaartmaatschappijen te versterken, naar aanleiding van de informatie die zij op 6 mei van de Commissie hebben ontvangen met betrekking tot het tijdens platforminspecties vastgestelde stijgende aantal bevindingen die gevolgen hebben voor de veiligheid.
- (73) Zij hebben met name meegedeeld dat, overeenkomstig hun besluit, de luchtvaartmaatschappij YAK Service sinds 18 mei 2010 niet meer mag vliegen in het luchtruim van de ECAC-landen. De Commissie behoudt zich echter het recht voor om, in het geval dit besluit niet wordt bekrachtigd, passende maatregelen te treffen met betrekking tot deze luchtvaartmaatschappij overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (74) Zoals bij vorige actualisering van Verordening (EG) nr. 474/2006 hebben de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook meegedeeld dat zij, in het kader van het permanente toezicht op de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen in hun register, hun besluit van 25 april 2008 hebben gewijzigd, waardoor geen vluchten naar de Europese Unie meer mogen worden uitgevoerd met luchtvaartuigen op het AOC van 13 Russische luchtvaartmaatschappijen. Deze luchtvaartuigen waren niet uitgerust om internationale vluchten volgens de ICAO-normen uit te voeren (niet uitgerust met TAWS/E-GPWS) en/of hun luchtwaardigheidscertificaat was verstreken en/of niet verlengd. Bij het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart is een lijst ingediend van alle luchtvaartuigen met Russische AOC's, samen met de bijbehorende apparatuur. Op basis van deze informatie mogen met de onderstaande luchtvaartuigen geen vluchten naar, in of uit de Europese Unie worden uitgevoerd omdat ze niet zijn uitgerust met de uit hoofde van ICAO-bijlage 6 vereiste apparatuur:
- 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: Tupolev TU-154M: RA-85672 en RA-85682; beide luchtvaartuigen worden momenteel geëxploiteerd door andere in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappijen.
- c) Gazpromavia: Tupolev TU-154M: RA-85625 en RA-85774; Yakovlev Yak-40: RA-87511 en RA-88186; Yak-40K: RA-21505, RA-98109 en RA-88300; Yak-42D: RA-42437; alle (22) helikopters Kamov Ka-26 (registratiekentekens onbekend); alle (49) helikopters

Mi-8 (registratiekentekens onbekend); alle (11) helikopters Mi-171 (registratiekentekens onbekend); alle (8) helikopters Mi-2 (registratiekentekens onbekend); alle (1) helikopters EC-120B: RA-04116.

- d) Kavminvodyavia: Tupolev TU-154B: RA-85494 en RA-85457.
- e) Krasnoyarsky Airlines: het luchtvaartuig van het type TU-154M met registratiekenteken RA-85682 dat voorheen vermeld was op het – in 2009 ingetrokken – AOC van Krasnoyarsky Airlines en dat momenteel door een andere in de Russische Federatie gecertificeerde luchtvaartmaatschappij wordt geëxploiteerd.
- f) Kuban Airlines: Yakovlev Yak-42: RA-42331, RA-42336, RA-42350, RA-42538 en RA-42541.
- g) Orenburg Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85602; alle TU-134 (registratiekentekens onbekend); alle Antonov An-24 (registratiekentekens onbekend); alle An-2 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mi-2 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mi-8 (registratiekentekens onbekend).
- h) Siberia Airlines: Tupolev – geen enkel luchtvaartuig.
- i) Tatarstan Airlines: Yakovlev Yak-42D: RA-42374, RA-42433; alle Tupolev TU-134A inclusief: RA-65065 en RA-65102; alle Antonov AN-24RV inclusief: RA-46625 en RA-47818; de luchtvaartuigen van het type AN24RV met registratiekentekens RA-46625 en RA-47818 worden momenteel door een andere Russische luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd.
- j) Ural Airlines: Tupolev TU-154B: RA-85508 (de luchtvaartuigen met registratiekentekens RA-85319, RA-85337, RA-85357, RA-85375, RA-85374 en RA-85432 worden momenteel niet geëxploiteerd om financiële redenen).
- k) UTAir: Tupolev TU-154M: RA-85733, RA-85755, RA-85806, RA-85820; alle (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 en RA-65977; de luchtvaartuigen RA-65143 en RA-65916 worden door een andere Russische luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd; alle (1) TU-134B: RA-65726; alle Yakovlev Yak-40: RA-87348 (momenteel niet geëxploiteerd om financiële redenen), RA-87907, RA-87941, RA-87997, RA-88209, RA-88227 en RA-88280; alle helikopters Mil-26: (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mil-10: (registratiekentekens onbekend); alle helikopters Mil-8 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters AS-355 (registratiekentekens onbekend); alle helikopters BO-105 (registratiekentekens onbekend); het luchtvaartuig van het type AN-24B: RA-46388, de luchtvaartuigen RA-46267 en RA-47289 en de luchtvaartuigen van het type AN-24RV met registratiekentekens RA-46509, RA-46519 en RA-47800 worden momenteel door een andere Russische maatschappij geëxploiteerd.

- l) Rossija (STC Russia): Tupolev TU-134: RA-65979, de luchtvaartuigen RA-65904, RA-65905, RA-65911, RA-65921 en RA-65555 worden door een andere Russische maatschappij geëxploiteerd; Ilyushin IL-18: RA-75454 wordt geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij; Yakovlev Yak-40: RA-87203, RA-87968, RA-87971, RA-87972 en RA-88200 worden geëxploiteerd door een andere Russische maatschappij.
- (75) Om de samenwerking met de Commissie en de lidstaten te verbeteren, heeft het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie verzocht een aanspreekpunt aan te stellen voor alle communicatie met de leden van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart die betrekking heeft op de resultaten van platforminspecties van Russische luchtvaartuigen op EU-luchthavens en van EU-luchtvaartmaatschappijen op luchthavens in de Russische Federatie, en om werk te maken van grotere transparantie via de uitwisseling van veiligheidsgegevens.
- (76) In het kader van deze versterkte samenwerking is overeengekomen dat de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie samen met de Commissie en lidstaten vóór de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart het gezamenlijke besluit van de Europese Commissie en deze autoriteiten van 24 april 2008 opnieuw zullen bekijken, teneinde de rechtszekerheid te waarborgen en te garanderen dat maatregelen tot uitsluiting van luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartuigen die niet aan de relevante veiligheidsnormen voldoen, op passende wijze worden gehandhaafd. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart is overeengekomen tijdens zijn volgende vergadering de geboekte vooruitgang te evalueren en, indien nodig, de Commissie te verzoeken de nodige maatregelen voor te stellen in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005.
- (77) Ondertussen zullen de lidstaten blijven nagaan of de relevante veiligheidsnormen effectief worden nageleefd, door prioriteit te verlenen aan platforminspecties van luchtvaartuigen van deze maatschappijen overeenkomstig Ver-

ordening (EG) nr. 351/2008, teneinde te garanderen dat het aantal inspecties van Russische luchtvaartmaatschappijen wordt opgedreven, zodat de basis kan worden gelegd voor een nieuwe beoordeling van hun prestaties tijdens de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, die zal plaatsvinden in november 2010.

Algemene opmerkingen over de overige in de bijlagen A en B opgenomen luchtvaartmaatschappijen

- (78) Ondanks specifieke verzoeken van de Commissie is zij niet in kennis gesteld van bewijzen dat de overige luchtvaartmaatschappijen die in de EU-lijst van 30 maart 2010 zijn vermeld en de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving door die luchtvaartmaatschappijen, passende corrigerende maatregelen volledig ten uitvoer hebben gelegd. Op basis van de gemeenschappelijke criteria wordt derhalve geoordeeld dat het exploitatieverbod (bijlage A) of de exploitatiebeperkingen (bijlage B) die aan deze luchtvaartmaatschappijen zijn opgelegd, moeten worden gehandhaafd.
- (79) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage A wordt vervangen door bijlage A bij deze verordening.
2. Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op 5 juli 2010.

*Voor de Commissie,
namens de voorzitter,*

Dacian CIOLOȘ

Lid van de Commissie

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE EU ⁽¹⁾

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afghanistan
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
SIEM REAP AIRWAYS INTERNATIONAL	AOC/013/00	SRH	Koninkrijk Cambodja
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Onbekend	VRB	Republiek Rwanda
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Angola die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve TAAG Angola Airlines, dat in bijlage B wordt opgenomen			Republiek Angola
AEROJET	015	Onbekend	Republiek Angola
AIR26	004	DCD	Republiek Angola
AIR GEMINI	002	GLL	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	003	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
ALADA	005	RAD	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	011	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola
PHA	019	Onbekend	Republiek Angola
RUI & CONCEICAO	012	Onbekend	Republiek Angola
SAL	013	Onbekend	Republiek Angola
SERVISAIR	018	Onbekend	Republiek Angola
SONAIR	014	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Benin die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving		—	Republiek Benin
AERO BENIN	PEA nr. 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin

⁽¹⁾ De in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren („wet lease”) van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Niet van toepassing	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS	Onbekend	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA nr. 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van de Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			Republiek Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
SOCIETE NOUVELLE AIR CONGO	RAC 06-004	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	Onbekend	Republiek Congo
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (RDC) die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving		—	Democratische Republiek Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/051/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/036/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/031/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/029/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/028/08	BUL	Democratische Republiek Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	BRV	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/052/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TVC/026/08	CER	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
CONGO EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/083/2009	EXY	Democratische Republiek Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/035/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0032/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
ENTREPRISE WORLD AIRWAYS (EWA)	409/CAB/MIN/TVC/003/08	EWS	Democratische Republiek Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/027/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/053/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/045/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TVC/038/08	ALX	Democratische Republiek Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/033/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/042/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministeriële handtekening (ordonnantie nr. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/04008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
MANGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/034/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TVC/025/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TVC/030/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/050/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TVC/044/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRACEP CONGO AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/046/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/024/08	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/08	WDA	Democratische Republiek Congo (RDC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TVC/049/09	Onbekend	Democratische Republiek Congo (RDC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Djibouti die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			Djibouti
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			Equatoriaal Guinea
CRONOS AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	Onbekend	CEL	Equatoriaal Guinea
EGAMS	Onbekend	EGM	Equatoriaal Guinea
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Equatoriaal Guinea
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
GETRA-GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Equatoriaal Guinea
GUINEA AIRWAYS	738	Niet van toepassing	Equatoriaal Guinea
STAR EQUATORIAL AIRLINES	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
UTAGE – UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Indonesië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua, Indonesia Air Asia en Metro Batavia			Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Republiek Indonesië
CARDIG AIR	121-013	Onbekend	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-034	IDA	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	Onbekend	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MEGANTARA	121-025	MKE	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
NYAMAN AIR	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
REPUBLIC EXPRESS AIRLINES	121-040	RPH	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAMPOERNA AIR NUSANTARA	135-036	SAE	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	135-044	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve Air Astana, dat in bijlage B wordt opgenomen			Republiek Kazachstan
AERO AIR COMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AEROPRAKT KZ	Onbekend	APK	Republiek Kazachstan
AIR ALMATY	AK-0331-07	LMY	Republiek Kazachstan
AIR COMPANY KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan
AIR DIVISION OF EKA	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AIR FLAMINGO	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
AK SUNKAR AIRCOMPANY	Onbekend	AKS	Republiek Kazachstan
ALMATY AVIATION	Onbekend	LMT	Republiek Kazachstan
ARKHABAY	Onbekend	KEK	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0345-08	CID	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AVIALINES	AK-0371-08	RRK	Republiek Kazachstan
ASIA WINGS	AK-0390-09	AWA	Republiek Kazachstan
ASSOCIATION OF AMATEUR PILOTS OF KAZAKHSTAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0372-08	AMA	Republiek Kazachstan
ATYRAU AYE JOLY	AK-0321-07	JOL	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
BERKUT AIR/BEK AIR	AK-0311-07	BKT/BEK	Republiek Kazachstan
BERKUT KZ	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0374-08	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX	AK-0352-08	KAZ	Republiek Kazachstan
DETA AIR	AK-0344-08	DET	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0332-07	EWZ	Republiek Kazachstan
EASTERN EXPRESS	AK-0358-08	LIS	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0384-09	EAK	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	Onbekend	KZE	Republiek Kazachstan
FENIX	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0391-09	FJK	Republiek Kazachstan
IJT AVIATION	AK-0335-08	DVB	Republiek Kazachstan
INVESTAVIA	AK-0342-08	TLG	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
IRTYSH AIR	AK-0381-09	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	AK-0349-09	SOZ	Republiek Kazachstan
JET ONE	AK-0367-08	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0387-09	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0347-08	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAIRWEST	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
KAZAVIA	Onbekend	KKA	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	Onbekend	KZS	Republiek Kazachstan
KOKSHETAU	AK-0357-08	KRT	Republiek Kazachstan
MEGA AIRLINES	AK-0356-08	MGK	Republiek Kazachstan
MIRAS	AK-0315-07	MIF	Republiek Kazachstan
NAVIGATOR	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
ORLAN 2000 AIRCOMPANY	Onbekend	KOV	Republiek Kazachstan
PANKH CENTER KAZAKHSTAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
SALEM AIRCOMPANY	Onbekend	KKS	Republiek Kazachstan
SAMAL AIR	Onbekend	SAV	Republiek Kazachstan
SAYAKHAT AIRLINES	AK-0359-08	SAH	Republiek Kazachstan
SEMEYAVIA	Onbekend	SMK	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0350-08	VSV	Republiek Kazachstan
SKYBUS	AK-0364-08	BYK	Republiek Kazachstan
SKYJET	AK-0307-09	SEK	Republiek Kazachstan
SKYSERVICE	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
TYAN SHAN	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
UST-KAMENOGORSK	AK-0385-09	UCK	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	Onbekend	JTU	Republiek Kazachstan
ZHERSU AVIA	Onbekend	RZU	Republiek Kazachstan
ZHEZKAZGANAIR	Onbekend	Onbekend	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Kirgizië die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			Kirgizië
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizië
ASIAN AIR	Onbekend	AAZ	Kirgizië
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AEROSTAN (EX BISTAIR-FEZ BISHKEK)	08	BSC	Kirgizië
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizië
DAMES	20	DAM	Kirgizië
EASTOK AVIA	15	EEA	Kirgizië
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	Kirgizië
ITEK AIR	04	IKA	Kirgizië
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizië
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizië
KYRGYZSTAN AIRLINE	Onbekend	KGA	Kirgizië
MAX AVIA	33	MAI	Kirgizië
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgizië
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	Kirgizië
SKY WAY AIR	21	SAB	Kirgizië
TENIR AIRLINES	26	TEB	Kirgizië
TRAST AERO	05	TSJ	Kirgizië
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizië
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving		—	Liberia
Alle luchtvaartmaatschappijen die gecertificeerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving, behalve Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG, die in bijlage B worden opgenomen			Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	Onbekend	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van de Filipijnen die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			Republiek der Filipijnen
AEROWURKS AERIAL SPRAYING SERVICES	4AN2008003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIR WOLF AVIATION INC.	200911	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIRTRACK AGRICULTURAL CORPORATION	4AN2005003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	4AN9800036	Onbekend	Republiek der Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
AVIATION TECHNOLOGY INNOVATORS, INC.	4AN2007005	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AVIATOUR'S FLY'N INC.	200910	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BEACON	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
BENDICE TRANSPORT MANAGEMENT INC.	4AN2008006	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	4AN9800025	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CHEMTRAD AVIATION CORPORATION	2009018	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CM AERO	4AN2000001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CORPORATE AIR	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CYCLONE AIRWAYS	4AN9900008	Onbekend	Republiek der Filipijnen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Onbekend	Republiek der Filipijnen
F.F. CRUZ AND COMPANY, INC.	2009017	Onbekend	Republiek der Filipijnen
HUMA CORPORATION	2009014	Onbekend	Republiek der Filipijnen
INAEC AVIATION CORP.	4AN2002004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ISLAND AVIATION	2009009	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Onbekend	Republiek der Filipijnen
LION AIR, INCORPORATED	2009019	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	4AN9800035	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MINDANAO RAINBOW AGRICULTURAL DEVELOPMENT SERVICES	2009016	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek der Filipijnen
OMNI AVIATION CORP.	4AN2002002	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PACIFIC EAST ASIA CARGO AIRLINES, INC.	4AS9800006	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PACIFIC AIRWAYS CORPORATION	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PACIFIC ALLIANCE CORPORATION	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PHILIPPINE AIRLINES	2009001	Onbekend	Republiek der Filipijnen
PHILIPPINE AGRICULTURAL AVIATION CORP.	4AN9800015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	4AN2003003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	4AN9800029	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTH EAST ASIA INC.	2009004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTHSTAR AVIATION COMPANY, INC.	4AN9800037	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SPIRIT OF MANILA AIRLINES CORPORATION	2009008	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SUBIC INTERNATIONAL AIR CHARTER	4AN9900010	Onbekend	Republiek der Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
SUBIC SEAPLANE, INC.	4AN2000002	Onbekend	Republiek der Filipijnen
TOPFLITE AIRWAYS, INC.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
TRANSGLOBAL AIRWAYS CORPORATION	2009007	Onbekend	Republiek der Filipijnen
WORLD AVIATION, CORP.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
YOKOTA AVIATION, INC.	Onbekend	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZENITH AIR, INC.	2009012	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving	—	—	Sao Tomé en Principe
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé en Principe
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé en Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Onbekend	Sao Tomé en Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé en Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé en Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Onbekend	Sao Tomé en Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TMS	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving	—	—	Sierra Leone
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Sudan die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving			Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS	Onbekend		Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	Onbekend		Republiek Sudan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatiecode van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant
MARSLAND COMPANY	Onbekend		Republiek Sudan
ATTICO AIRLINES	Onbekend		Republiek Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	Onbekend		Republiek Sudan
SUDANESE STATES AVIATION COMPANY	Onbekend		Republiek Sudan
ALMAJARA AVIATION	Onbekend		Republiek Sudan
BADER AIRLINES	Onbekend		Republiek Sudan
ALFA AIRLINES	Onbekend		Republiek Sudan
AZZA TRANSPORT COMPANY	Onbekend		Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	Onbekend		Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	Onbekend		Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Swaziland die verantwoordelijk zijn voor de controle op de naleving van de regelgeving	—	—	Swaziland
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland
Alle luchtvaartmaatschappijen die zijn gecertificeerd door de autoriteiten van Zambia die verantwoordelijk zijn voor de controle van de naleving op de regelgeving			Zambia
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE EU ⁽¹⁾

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiekenteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01		DPRK	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Tu- 204	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET ⁽¹⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA		Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 50; 2 luchtvaartuigen van het type Falcon 900	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiek Gabon
AIR ASTANA ⁽²⁾	AK-0388-09	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzondering van: 2 luchtvaartuigen van het type B767; 4 luchtvaartuigen van het type B757; 10 luchtvaartuigen van het type A319/320/321; 5 luchtvaartuigen van het type Fokker 50	De volledige vloot, met uitzondering van: 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 (Koninkrijk der Nederlanden)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzondering van: LET 410 UVP	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336)	Comoren
GABON AIR-LINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Boeing B-767-200	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP	Republiek Gabon
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzondering van: 14 luchtvaartuigen van het type A300, 8 luchtvaartuigen van het type A310, 1 luchtvaartuig van het type B737,	De volledige vloot, met uitzondering van: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX	Islamitische Republiek Iran

⁽¹⁾ De in bijlage B vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren („wet lease”) van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-code van de luchtvaartmaatschappij	Land van de exploitant	Type luchtvaartuig waaraan beperkingen worden opgelegd	Registratiekenteken(s) en, voor zover beschikbaar, constructieserienummer(s)	Land van registratie
					EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzondering van: 1 luchtvaartuig van het type Challenger CL601; 1 luchtvaartuig van het type HS-125-800	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzondering van: 3 luchtvaartuigen van het type Boeing B-777 en 4 luchtvaartuigen van het type Boeing B-737-700	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TBF, D2, TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiek Angola
UKRAINIAN MEDITERRANEAN	164	UKM	Oekraïne	De volledige vloot, met uitzondering van één luchtvaartuig van het type MD-83	De volledige vloot, met uitzondering van: UR-CFF	Oekraïne

(¹) Afrijet mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.

(²) Air Astana mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn huidige activiteiten in de EU.

(³) Gabon Airlines mag alleen de vermelde luchtvaartuigen gebruiken voor zijn activiteiten in de EU.

(⁴) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging (70) van deze verordening.

VERORDENING (EU) Nr. 591/2010 VAN DE COMMISSIE**van 5 juli 2010****tot vaststelling van de forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („integrale-GMO-verordening”) ⁽¹⁾,Gelet op Verordening (EG) nr. 1580/2007 van de Commissie van 21 december 2007 tot vaststelling van bepalingen voor de uitvoering van de Verordeningen (EG) nr. 2200/96, (EG) nr. 2201/96 en (EG) nr. 1182/2007 van de Raad in de sector groenten en fruit ⁽²⁾, en met name op artikel 138, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

Bij Verordening (EG) nr. 1580/2007 zijn, op grond van de resultaten van de multilaterale handelsbesprekingen van de Uruguayronde, de criteria vastgesteld aan de hand waarvan de Commissie voor de producten en de perioden die in bijlage XV, deel A, bij die verordening zijn vermeld, de forfaitaire waarden bij invoer uit derde landen vaststelt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 138 van Verordening (EG) nr. 1580/2007 bedoelde forfaitaire invoerwaarden worden vastgesteld in de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 6 juli 2010.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 5 juli 2010.

*Voor de Commissie,
namens de voorzitter,*

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur-generaal Landbouw en
plattelandontwikkeling*⁽¹⁾ PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.⁽²⁾ PB L 350 van 31.12.2007, blz. 1.

BIJLAGE

Forfaitaire invoerwaarden voor de bepaling van de invoerprijs van bepaalde groenten en fruit

(EUR/100 kg)

GN-code	Code derde landen ⁽¹⁾	Forfaitaire invoerwaarde
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

⁽¹⁾ Landennomenclatuur vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 1833/2006 van de Commissie (PB L 354 van 14.12.2006, blz. 19). De code „ZZ” staat voor „overige oorsprong”.

VERORDENING (EU) Nr. 592/2010 VAN DE COMMISSIE

van 5 juli 2010

tot wijziging van de bij Verordening (EG) nr. 877/2009 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor bepaalde producten uit de sector suiker voor het verkoopseizoen 2009/10

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1234/2007 van de Raad van 22 oktober 2007 houdende een gemeenschappelijke ordening van de landbouwmarkten en specifieke bepalingen voor een aantal landbouwproducten („Integrale-GMO-verordening”) (1),

Gelet op Verordening (EG) nr. 951/2006 van de Commissie van 30 juni 2006 houdende uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 318/2006 van de Raad wat betreft de handel met derde landen in de sector suiker (2), en met name op artikel 36, lid 2, tweede alinea, tweede zin,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor witte suiker, ruwe suiker en bepaalde stropen voor

het verkoopseizoen 2009/10 zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 877/2009 van de Commissie (3). Deze prijzen en rechten zijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 577/2010 van de Commissie (4).

- (2) Naar aanleiding van de gegevens waarover de Commissie momenteel beschikt, dienen deze bedragen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 951/2006 te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bij Verordening (EG) nr. 951/2006 voor het verkoopseizoen 2009/10 vastgestelde representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor de in artikel 36 van Verordening (EG) nr. 877/2009 bedoelde producten worden gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 6 juli 2010.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 5 juli 2010.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,

Jean-Luc DEMARTY

Directeur-generaal Landbouw en
plattelandontwikkeling

(1) PB L 299 van 16.11.2007, blz. 1.

(2) PB L 178 van 1.7.2006, blz. 24.

(3) PB L 253 van 25.9.2009, blz. 3.

(4) PB L 166 van 1.7.2010, blz. 14.

BIJLAGE

Gewijzigde bedragen van de representatieve prijzen en aanvullende invoerrechten voor witte suiker, ruwe suiker en producten van GN-code 1702 90 95 die gelden met ingang van 6 juli 2010

(EUR)

GN-code	Representatieve prijs per 100 kg netto van het betrokken product	Aanvullend recht per 100 kg netto van het betrokken product
1701 11 10 ⁽¹⁾	41,21	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	41,21	2,54
1701 12 10 ⁽¹⁾	41,21	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	41,21	2,24
1701 91 00 ⁽²⁾	44,93	3,99
1701 99 10 ⁽²⁾	44,93	0,86
1701 99 90 ⁽²⁾	44,93	0,86
1702 90 95 ⁽³⁾	0,45	0,24

⁽¹⁾ Vaststelling voor de standaardkwaliteit als gedefinieerd in bijlage IV, punt III, van Verordening (EG) nr. 1234/2007.

⁽²⁾ Vaststelling voor de standaardkwaliteit als gedefinieerd in bijlage IV, punt II, van Verordening (EG) nr. 1234/2007.

⁽³⁾ Vaststelling per procent sacharose.

BESLUITEN

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 18 juni 2010

betreffende de toewijzing van de hoeveelheden gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd, waarvan het gebruik in de Unie in 2010 voor essentiële of kritische analytische en laboratoriumtoepassingen is toegestaan krachtens Verordening (EG) nr. 1005/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2010) 3850)

(Slechts de teksten in de Duitse, de Engelse, de Estse, de Franse, de Italiaanse, de Nederlandse en de Spaanse taal zijn authentiek)

(2010/375/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 1005/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de ozonlaag afbrekende stoffen ⁽¹⁾, en met name op artikel 10, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Unie is reeds overgegaan tot de geleidelijke stopzetting van de productie en het verbruik van chloorfluorkoolstoffen, andere volledig gehalogeneerde chloorfluorkoolstoffen, halonen, tetrachloorkoolstof, 1,1,1-trichloorethaan, broomfluorkoolwaterstoffen en broomchloormethaan voor de meeste toepassingen. De Commissie dient te bepalen wat de essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen van deze gereguleerde stoffen zijn, welke hoeveelheden mogen worden gebruikt en welke bedrijven ze mogen gebruiken.
- (2) Besluit XIX/18 van de partijen bij het Protocol van Montreal staat de productie en het verbruik toe van de hoeveelheden in de bijlagen A, B en C van het Protocol van Montreal opgenomen gereguleerde stoffen (stoffen van de groepen II en III) die nodig zijn om te voorzien in essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen zoals opgesomd in bijlage IV bij het verslag over de zevende vergadering der partijen, zulks onder de in bijlage II bij het verslag over de zesde vergadering der partijen en in de Besluiten VI/9, VII/11, XI/15, XV/5, XVI/16 en XXI/16 van de partijen bij het Protocol van Montreal omschreven voorwaarden.
- (3) Besluit XVII/10 van de partijen bij het Protocol van Montreal staat de productie en het verbruik toe van de hoeveelheden van de in bijlage E van het Protocol van Montreal opgenomen stof methylbromide die nodig zijn om te voorzien in de kritische analytische en laboratoriumtoepassingen van methylbromide.

(4) Krachtens het Protocol van Montreal moet de algemene vrijstelling voor analytische en laboratoriumtoepassingen, die laatstelijk bij Besluit XXI/6 tot 31 december 2014 is verlengd, periodiek worden getoetst.

(5) Besluit VI/25 specificeert dat een toepassing alleen als essentieel kan worden aangemerkt indien er geen technisch en economisch haalbare alternatieven of vervangende stoffen beschikbaar zijn die vanuit het oogpunt van milieu en gezondheid aanvaardbaar zijn. Er dient een bijlage te worden vastgesteld waarin de toepassingen worden opgesomd waarvoor volgens de partijen bij het Protocol van Montreal alternatieven beschikbaar zijn. Die bijlage dient eveneens een positieve lijst te bevatten van toegestane essentiële toepassingen van methylbromide, zoals door de partijen overeengekomen bij Besluit XVIII/15.

(6) De Commissie heeft een kennisgeving gepubliceerd aan ondernemingen die voornemens zijn in 2010 gereguleerde stoffen die de ozonlaag afbreken in de Europese Unie in te voeren of uit de Europese Unie uit te voeren en ondernemingen die voornemens zijn voor 2010 een quotum aan te vragen voor dergelijke stoffen die voor essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen bestemd zijn ⁽²⁾, en zij heeft verklaringen ontvangen met betrekking tot voorgenomen analytische en laboratoriumtoepassingen van gereguleerde stoffen in 2009.

(7) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 25, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1005/2009 ingestelde beheerscomité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De productie en de invoer van gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd, kan worden toegestaan voor de in bijlage I gespecificeerde essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen.

⁽¹⁾ PB L 286 van 31.10.2009, blz. 1.

⁽²⁾ PB C 132 van 11.6.2009, blz. 19.

Artikel 2

De hoeveelheid onder Verordening (EG) nr. 1005/2009 vallende gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd, die in 2010 in de Unie voor essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen mag worden geproduceerd of ingevoerd, wordt vastgesteld op 63 843,371 ODP-kg.

Artikel 3

Aan de in bijlage II genoemde ondernemingen wordt voor het jaar 2010 een quotum gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd, toegewezen voor essentiële analyti-

Acros Organics bvba
Janssen Pharmaceuticaaan 3a
2440 Geel
BELGIË

Estonian Environmental Research Centre
Marja 4D
10617 Tallinn
ESTLAND

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

LGC Standards GmbH
Mercatorstr. 51
46485 Wesel
DUITSLAND

Ministerie van Defensie
Defence Fuel Lubricants and Chemicals
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
NEDERLAND

Sicor Spa
Via Terazzano 77
20017 Rho (MI)
ITALIË

Sigma Aldrich Company Ltd
The Old Brickyard, New Road
Gillingham SP8 4XT
VERENIGD KONINKRIJK

Sigma Aldrich Logistik GmbH
Riedstrasse 2
89555 Steinheim
DUITSLAND

sche en laboratoriumtoepassingen. De aan deze ondernemingen toegewezen maximumhoeveelheden die in 2010 voor analytische en laboratoriumtoepassingen mogen worden geproduceerd of ingevoerd, zijn vastgesteld in bijlage III.

Artikel 4

Dit besluit is van toepassing van 1 januari 2010 tot en met 31 december 2010.

Artikel 5

Dit besluit is gericht tot de volgende ondernemingen:

VWR International S.A.S.
201 rue Carnot
94126 Fontenay-sous-bois
FRANKRIJK

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

Harp International Ltd
Gellihirion Industrial Estate, Rhondda, Cynon Taff,
Pontypridd CF37 5SX
VERENIGD KONINKRIJK

Ineos Fluor Ltd
PO Box 13, The Heath
Runcorn Cheshire WA7 4QF
VERENIGD KONINKRIJK

Merck KGaA
Frankfurter Strasse 250
64271 Darmstadt
DUITSLAND

Panreac Quimica SA
Pol. Ind. Pla de la Bruguera, C/Garraf 2
08211 Castellar del Vallès-Barcelona
SPANJE

Sigma Aldrich Chimie SARL
80, rue de Luzais
L'isle d'abeau Chesnes
38297 St Quentin Fallavier
FRANKRIJK

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

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

Gedaan te Brussel, 18 juni 2010.

Voor de Commissie
Connie HEDEGAARD
Lid van de Commissie

BIJLAGE I

Essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen van gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd

1. Alle analytische en laboratoriumtoepassingen van gereguleerde stoffen van groep I (chloorfluorkoolstoffen 11, 12, 113, 114 en 115), groep II (andere volledig gehalogeneerde chloorfluorkoolstoffen), groep III (halonen), groep IV (tetrachloorkoolstof), groep V (1,1,1-trichloorethaan), groep VII (broomfluorkoolwaterstoffen) en groep IX (broomchloor-methaan) zijn toegestaan, met uitzondering van de hierna genoemde:
 - a) het testen van olie, vet en minerale olie (TPH) in water;
 - b) het testen van teer in bestratingsmaterialen;
 - c) het nemen van vingerafdrukken voor forensische doeleinden;
 - d) het testen van organisch materiaal in steenkool;
 - e) alle toepassingen waarvoor een technisch en economisch haalbaar alternatief beschikbaar is.
 2. De volgende essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen van methylbromide (groep VI) zijn toegestaan:
 - a) als referentie of standaard om uitrusting te kalibreren die gebruik maakt van methylbromide, om de emissiewaarden van methylbromide te controleren of om de restwaarden van methylbromide in goederen, planten en grondstoffen te bepalen;
 - b) in toxicologische laboratoriumonderzoeken;
 - c) om de doeltreffendheid van methylbromide en zijn alternatieven in een laboratorium te vergelijken;
 - d) als laboratoriumagens dat in een chemische reactie op dezelfde manier als een grondstof wordt vernietigd.
 3. De volgende toepassingen worden niet als essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen aangemerkt:
 - a) koelings- en klimaatregelingsuitrusting gebruikt in laboratoria, waaronder gekoelde laboratoriumuitrusting zoals ultracentrifuges;
 - b) het schoonmaken, herbewerken, repareren of herbouwen van elektronische onderdelen of samenstellingen;
 - c) het bewaren van publicaties en archieven;
 - d) de sterilisatie van materialen in een laboratorium.
-

BIJLAGE II

Ondernemingen die gemachtigd zijn om gereguleerde stoffen te produceren of in te voeren voor essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen

Er wordt een quotum voor de productie of de invoer van gereguleerde stoffen, chloorfluorkoolwaterstoffen uitgezonderd, ten behoeve van essentiële analytische en laboratoriumtoepassingen toegewezen aan:

Onderneming

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)
Ministerie van Defensie (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)

BIJLAGE III

[Deze bijlage wordt niet gepubliceerd omdat zij vertrouwelijke commerciële informatie bevat.]

BESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 2 juli 2010

inzake de veiligheidseisen waaraan de in Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad bedoelde Europese normen voor bepaalde producten voor de slaapomgeving van kinderen moeten voldoen

(2010/376/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad van 3 december 2001 inzake algemene productveiligheid⁽¹⁾, en met name op artikel 4, lid 1, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2001/95/EG bepaalt dat de Europese normalisatie-instellingen Europese normen moeten opstellen. Deze normen moeten waarborgen dat producten aan het algemene veiligheidsvereiste van de richtlijn voldoen.
- (2) Volgens Richtlijn 2001/95/EG wordt een product verondersteld veilig te zijn, wat de risico's en risicocategorieën betreft die zijn geregeld in de nationale normen, wanneer het voldoet aan de niet-bindende nationale normen tot omzetting van Europese normen.
- (3) In 2006 heeft de Commissie opdracht gegeven tot een studie⁽²⁾ om de veiligheid van verschillende kinderverzorgingsartikelen te beoordelen die algemeen worden gebruikt voor de verzorging van baby's en jonge kinderen van 0 tot 5 jaar. De studie is uitgevoerd in samenwerking met nationale instanties, nationale normalisatie-instellingen, consumentenverenigingen, organisaties voor productveiligheid, ondernemers en testlaboratoria.
- (4) De studie heeft statistieken opgeleverd over de ongevallen en verwondingen als gevolg van deze producten in de Unie en wereldwijd en omvatte ook een volledige risico-beoordeling waarin de belangrijkste gevaren in kaart zijn gebracht en blootstellingsscenario's zijn beoordeeld.
- (5) Voor vijf soorten producten die in de studie zijn beoordeeld en regelmatig in de slaapomgeving van pasgeborenen en jonge kinderen voorkomen, is besloten een follow-upstudie uit te voeren. Het gaat om matrassen voor kinderledikanten, stootranden voor kinderledikanten, hangwiegen, kinderdekbedden en kinderslaapzakken.
- (6) Pasgeborenen slapen gemiddeld minstens 16 uur per dag en kinderen van 3-5 jaar slapen nog steeds 11-13 uur per dag. Met inbegrip van wakkere periodes brengen baby's en jonge kinderen in hun eerste vijf levensjaren ten minste de helft van de dag in een slaapomgeving door. De producten die in de slaapomgeving worden gebruikt, moeten veilig zijn, want dit is de omgeving waarin baby's en jonge kinderen overdag en s nachts vaak langere tijd zonder toezicht worden achtergelaten.
- (7) Volgens de Europese letseldatabank (IDB) kregen in de Europese Unie tussen 2005 en 2007 17 000 kinderen van 0 tot 4 jaar een ongeval in hun ledikant⁽³⁾. Volgens de Consumer Product Safety Commission (CPSC) in de Verenigde Staten overlijden jaarlijks meer baby's als gevolg van voorvallen waarbij ledikanten en voor ledikanten bestemde producten zijn betrokken dan met enig ander kinderverzorgingsproduct⁽⁴⁾.
- (8) Er is via het Europese systeem voor snelle uitwisseling van informatie (RAPEX) kennisgeving gedaan van sommige modellen stootranden voor kinderledikanten en kinderslaapzakken die verstikkingsgevaar opleveren en daarom uit de handel zijn genomen of zijn teruggeroepen. In 1992 heeft de Franse commissie voor consumentenveiligheid aanbevolen actie te ondernemen om consumenten te informeren en de veiligheid van kinderdekbedden te verbeteren in verband met het risico op ontvlambaarheid, oververhitting en verstikking⁽⁵⁾. In 2002, 2007 en 2008 heeft de Amerikaanse CPSC opdracht gegeven een aantal modellen van ledikantmatrassen terug te roepen vanwege beknellingsgevaar en ongegronde beweringen over het product⁽⁶⁾.
- (9) Stootranden en matrassen voor kinderledikanten en kinderdekbedden die onveilig zijn of niet voorzien zijn van de nodige veiligheidswaarschuwingen, kunnen de incidentie van wiegendoed doen toenemen vanwege het risico op oververhitting en verstikking⁽⁷⁾.

⁽³⁾ IDB - gegevens over alle letsels, 2005-2007.⁽⁴⁾ „Nursery product-related injuries and deaths among children under the age of five”, CPSC, februari 2009.⁽⁵⁾ <http://www.securiteconso.org/article195.html>⁽⁶⁾ <http://www.cpsc.gov/cgi-bin/prod.aspx>⁽⁷⁾ „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*, maart 2000,„Sleep Environment and the risk of sudden Infant death in an urban population”, *American Academy of Paediatrics*, mei 2003<http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/pol/bumper-bordire-eng.php>⁽¹⁾ PB L 11 van 15.1.2002, blz. 4.⁽²⁾ http://ec.europa.eu/consumers/safety/projects/ongoing-projects_eng.htm#project_results

- (10) Tegelijkertijd is uit onderzoek gebleken dat kinderslaapzakken mogelijk beschermen tegen wiegendood⁽¹⁾, doordat zij voorkomen dat kinderen zich op hun buik draaien en in hun slaap beddengoed over hun gezicht of hoofd trekken. Als het gebruik van deze producten om deze reden moet worden aangemoedigd, moeten deze producten ook veilig zijn ten aanzien van andere risico's, zoals stikken in kleine onderdelen of beknelling.
- (11) Er zijn geen Europese normen voor de bovengenoemde vijf productsoorten. Daarom moeten krachtens artikel 4, lid 1, onder a), van Richtlijn 2001/95/EG specifieke vereisten worden vastgesteld, zodat de normalisatie-instellingen normen kunnen ontwikkelen om de risico's die aan het gebruik van deze producten verbonden zijn, te beperken.
- (12) Deze normen moeten worden opgesteld volgens de procedure van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij⁽²⁾. De referentie van de aldus vastgestelde norm dient overeenkomstig artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2001/95/EG te worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
- (13) Zodra de desbetreffende normen beschikbaar zijn en op voorwaarde dat de Commissie besluit de referentie daarvan in het *Publicatieblad* bekend te maken volgens de procedure van artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2001/95/EG, moeten matrassen voor kinderledikanten, stootranden voor kinderledikanten, hangwiegen, kinderdekbedden en kinderslaapzakken die overeenkomstig die normen zijn vervaardigd, worden verondersteld te voldoen aan het algemene veiligheidsvereiste van Richtlijn 2001/95/EG, wat de veiligheidseisen betreft waarop de normen betrekking hebben.
- (14) Dit besluit is in overeenstemming met het advies van het bij artikel 15 van Richtlijn 2001/95/EG ingestelde comité,
- „matras voor een kinderledikant”: product dat ondersteuning biedt aan pasgeborenen en kinderen die in een kinderledikant slapen. Het meet meestal 60 × 120 cm of 70 × 140 cm en varieert in dikte tussen 6 en 15 cm. Het kan ook opvouwbaar zijn.
 - „stootrand voor een kinderledikant”: gestoffeerd accessoire voor een kinderledikant dat aan de binnenkant ervan wordt bevestigd en meestal dient om het kind meer comfort te bieden. Deze kan ten minste één kant van het kinderledikant bedekken.
 - „hangwieg”: een kinderledikant of wieg, vaak met een buigzaam of ander plat oppervlak, dat met koorden, riemen of banden aan een of meer bevestigingspunten wordt opgehangen. Het wordt gebruikt om een jonge baby die niet zelfstandig op de knieën of rechtop kan zitten, in te leggen.
 - „kinderdekbed”: een stoffen zak met een zachte vulling voor gebruik in een kinderledikant om het kind meer comfort te bieden tijdens het slapen en onderkoeling te voorkomen.
 - „kinderslaapzak”: een warm beklede of gewatteerde zak, die overeenkomt met de lichaamslengte van het kind, waar het kind in wordt gelegd en die ontworpen is om onderkoeling en verstikking te voorkomen als het kind in een kinderledikant slaapt of ligt.

Artikel 2

Eisen

De specifieke veiligheidseisen voor de in artikel 1 bedoelde producten waaraan de Europese normen overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2001/95/EG moeten voldoen, worden vastgesteld in de bijlage bij dit besluit.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van zijn bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 2 juli 2010.

Voor de Commissie
De voorzitter

José Manuel BARROSO

Artikel 1

Definities

In dit besluit wordt verstaan onder:

⁽¹⁾ „Risk and preventive factors for cot death in The Netherlands, a low-incidence country”, *European Journal of Paediatrics*, juli 1998.

⁽²⁾ PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37.

BIJLAGE

SPECIFIEKE VEILIGHEIDSEISEN VOOR MATRASSEN VOOR KINDERLEDIKANTEN

RISICO'S: De belangrijkste risico's van het product zijn beknelling en ontvlambaarheid.

Veiligheidseisen**1. Algemene veiligheidseisen**

De artikelen mogen de veiligheid of de gezondheid van kinderen en verzorgers niet in gevaar brengen bij gebruik overeenkomstig de bestemming ervan of bij gebruik op een wijze die gezien het gedrag van kinderen te verwachten is. Er moet rekening worden gehouden met de vaardigheden van de gebruikers en hun verzorgers, in het bijzonder voor artikelen die door hun functie, afmetingen en kenmerken, bedoeld zijn voor kinderen jonger dan vijf jaar. Op de etiketten of de verpakking en in de gebruiksaanwijzing van de artikelen moeten de verzorgers worden gewezen op de gevaren en de risico's die aan het gebruik van de artikelen zijn verbonden en op de wijze waarop deze kunnen worden voorkomen.

2. Specifieke veiligheidseisen*Chemische eisen*

Matrassen voor kinderledikanten moeten aan de EU-wetgeving voldoen.

Brandveiligheid en thermische eigenschappen

Matrassen voor kinderledikanten mogen geen gevaarlijk ontvlambaar object in de omgeving van het kind vormen. Daarom moet het materiaal waarvan het vervaardigd is, aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoen:

- het ontbrandt niet bij directe blootstelling aan een vlam of vonk;
- als het wel vlam vat, brandt het traag, met een lage snelheid van brandvoortplanting.

Daarnaast komen bij de verbranding van brandbaar materiaal geen giftige dampen vrij.

Het gebruik van chemische vlamvertragende stoffen moet tot een minimum worden beperkt. Als chemische vlamvertragende stoffen worden gebruikt, mag de toxiciteit daarvan bij gebruik en verwijdering niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de gebruikers en verzorgers of het milieu.

*Fysische en mechanische eigenschappen***Beknellingsgevaar van gaten en openingen**

Om te voorkomen dat de romp, het hoofd en de nek in de bedbodem bekneld raken, moet een matras voor een kinderledikant de bedbodem volledig bedekken en bestand zijn tegen de druk die het kind uitoefent als het op de matras staat of door het ledikant loopt.

Het kind mag niet in staat zijn de delen van het opvouwbaar matras op te tillen, waardoor het met de bedbodem in aanraking kan komen en dus een groter risico loopt bekneld te raken.

De artikelen moeten, voor zover mogelijk, zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat beknelling van ledematen, voeten en handen in ruimten tussen de matras en de zijkanten van het ledikant wordt voorkomen.

Om te voorkomen dat een kind stikt doordat het met het hoofd of de romp bekneld raakt tussen de matras en de zijkanten van het kinderledikant, moet de ruimte tussen de matras en de zijkanten van het ledikant beperkt zijn, rekening houdend met de meest belaste positie van de matras op de ledikantbodem.

Verstrikkingsgevaar

De lengte van koorden, linten en onderdelen die als banden worden gebruikt, alsmede de grootte van de lussen moeten beperkt zijn om verstrikking te voorkomen.

Uitwendig verstikkingsgevaar

Matrassen voor kinderledikanten mogen geen plastic plaatjes bevatten die door een kind kunnen worden losgemaakt, noch andere ondoordringbare omhulsels die zowel de mond als de neus kunnen bedekken.

De verpakking van de artikelen mag geen risico op verstikking door belemmering van de luchtwegen met zich brengen.

Om verstikking te voorkomen mag het product geen zachte matrasvulling bevatten die zich naar het gezicht van het kind kan vormen of kan indeuken, waardoor de luchtwegen belemmerd kunnen raken.

Verstikking door inslikking en inwendig verstikkingsgevaar

Matrassen voor kinderledikanten mogen geen losse of kleine onderdelen bevatten die een kind kan losmaken en die het volledig in de mond kan nemen en kan inslikken.

Matrassen voor kinderledikanten mogen geen kleine onderdelen bevatten die een kind kan losmaken en die in de keelholte of achter in de mondholte kunnen blijven steken. De vulling mag niet bereikbaar zijn, met name door afbijten, en moet bestand zijn tegen spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door kinderen, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat vezels door de naden heen kunnen komen en met de sterkte van de naden.

Gevaarlijke randen

Matrassen voor kinderledikanten mogen geen scherpe randen of punten hebben. De veerdraden mogen geen gevaarlijke punten hebben en niet door de buitenkant van de matras steken.

Structurele integriteit

Het materiaal van de matras moet zodanige fysische eigenschappen hebben dat de matras geen beknellingsgevaar oplevert. De vulling mag niet blijvend vervormen waardoor de hoes los komt te zitten.

Specifieke waarschuwingen voor het artikel

In de waarschuwingen en de gebruiksaanwijzing voor de verzorgers moet de dikte van de matras worden aangegeven om te voorkomen dat het kind uit het ledikant kan vallen, alsmede de juiste afmetingen (lengte en breedte), zodat de matras in het ledikant past en beknelling wordt voorkomen.

Om verstikking te voorkomen, moeten de verzorgers in de gebruiksaanwijzing worden gewezen op de risico's van het opstapelen van twee of meer matrassen om het kind meer comfort te bieden.

Ook moet worden gewaarschuwd tegen mogelijke situaties waarin brand kan ontstaan (zoals roken in de nabijheid van het ledikant).

Hygiëne

Matrassen voor kinderledikanten moeten zodanig worden ontworpen dat aan de eisen inzake hygiëne en reinheid wordt voldaan om het risico van besmetting of verontreiniging te voorkomen.

SPECIFIEKE VEILIGHEIDSEISEN VOOR STOOTRANDEN VOOR KINDERLEDIKANTEN

RISICO'S: De belangrijkste risico's van het product zijn wurging, inwendige en uitwendige verstikking en verstikking door inslikking.

Veiligheidseisen

1. Algemene veiligheidseisen

De artikelen mogen de veiligheid of de gezondheid van kinderen niet in gevaar brengen bij gebruik overeenkomstig de bestemming ervan of bij gebruik op een wijze die gezien het gedrag van kinderen te verwachten is.

Er moet rekening worden gehouden met de vaardigheden van de gebruikers en hun verzorgers, in het bijzonder voor artikelen die door hun functie, afmetingen en kenmerken, bedoeld zijn voor kinderen van 6 tot 18 maanden.

Op de etiketten of de verpakking en in de gebruiksaanwijzing van de artikelen moeten de verzorgers worden gewezen op de inherente gevaren en risico's van schade die aan het gebruik van de artikelen zijn verbonden en op de wijze waarop deze kunnen worden voorkomen.

2. Specifieke veiligheidseisen

Chemische eisen

Stootranden voor kinderledikanten moeten aan de EU-wetgeving voldoen.

Brandveiligheid en thermische eigenschappen

Stootranden voor kinderledikanten mogen geen ontvlambaarheidsrisico's in de omgeving van het kind opleveren. Daarom moeten zij vervaardigd zijn van materiaal dat aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoet:

- het ontbrandt niet bij directe blootstelling aan een vlam of vonk;
- als het wel vlam vat, brandt het traag, met een lage snelheid van brandvoortplanting.

Daarnaast komen bij de verbranding van brandbaar materiaal geen giftige dampen vrij.

Het gebruik van chemische vlamvertragende stoffen moet tot een minimum worden beperkt. Als chemische vlamvertragende stoffen worden gebruikt, mag de toxiciteit daarvan bij gebruik en verwijdering niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de gebruikers en verzorgers of het milieu.

*Fysische en mechanische eigenschappen***Microbiologisch gevaar**

Stootranden voor kinderledikanten mogen geen microbiologisch gevaar opleveren door onvoldoende hygiëne van materiaal van dierlijke oorsprong.

Beknellingsgevaar van gaten en openingen

Stootranden voor kinderledikanten mogen geen risico opleveren dat het hoofd en de nek van het kind bekneld raken in lussen of koorden of andere bevestigingsonderdelen. Het stiksel en decoratieve onderdelen van de stootrand mogen niet losraken bij blootstelling aan mechanische spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door kinderen, zodat deze geen extra risico van beknelling van ledematen, hoofd of vingers opleveren of de vulling bereikbaar maken (zie gevaar van verstikking door inslikking).

Verstrikkingsgevaar

De stootranden mogen geen koorden of lussen hebben waarin de nek van het kind verstrikt kan raken. Lussen waarin de vingers of tenen van het kind bekneld kunnen raken, moeten worden vermeden.

Verstikking door inslikking en inwendig verstikkingsgevaar

Stootranden voor kinderledikanten mogen geen losse of kleine onderdelen bevatten die een kind kan losmaken en die het volledig in de mond kan nemen en inslikken.

Zij mogen geen kleine onderdelen bevatten die door het kind kunnen worden losgemaakt en in de keelholte of achter in de mondholte kunnen blijven steken. De vulling mag niet bereikbaar zijn, met name door afbijten, en moet bestand zijn tegen spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door kinderen, waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat vezels door de naden heen kunnen komen en met de sterkte van de naden. De vulling mag geen harde of scherpe verontreinigingen bevatten, zoals metaaldeeltjes, spijkers, naalden of splinters.

Uitwendig verstikkingsgevaar

Het product mag geen plastic plaatjes bevatten die door het kind kunnen worden losgemaakt, noch andere ondoordringbare omhulsels die zowel de mond als de neus kunnen bedekken.

De verpakking van de artikelen mag geen risico op verstikking door belemmering van de mond en neus met zich brengen.

Om verstikking te voorkomen, mag het product geen zacht materiaal bevatten dat zich naar het gezicht van het kind kan vormen of kan indeuken, waardoor de luchtwegen belemmerd kunnen raken.

Gevaarlijke randen

Stootranden voor kinderledikanten mogen geen scherpe randen of punten hebben. Zij mogen geen punten of uitstekende oppervlakken hebben die het gevaar van prikken opleveren.

Beschermende functie

Stootranden voor kinderledikanten moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat zij geen onderdelen bevatten die kinderen als voetsteun kunnen gebruiken om op het product te klimmen.

Gevaar door de combinatie van twee afzonderlijke elementen

Stootranden voor kinderledikanten mogen geen extra beknellings- of verstikkingsgevaar opleveren als het kind het hoofd tussen de stootrand en de zijkant van het kinderledikant steekt.

Specifieke waarschuwingen voor het artikel

Er moet voldoende uitleg worden gegeven over de juiste wijze waarop de stootrand aan de zijkanten van het kinderledikant moet worden bevestigd. In de waarschuwing moet worden aangegeven dat de stootrand op de juiste wijze moet worden bevestigd, zodat het bevestigingsonderdeel geen koorden en lussen bevat waarin het kind met het hoofd en de nek bekneld kan raken. In de waarschuwing moeten de verzorgers worden gewezen op de risico's die ontstaan als de stootrand (wat omvang of model betreft) niet is afgestemd op het kinderledikant en als de stootrand niet op de juiste wijze aan het kinderledikant is bevestigd.

Hygiëne

Stootranden voor kinderledikanten moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat zij gemakkelijk en grondig te reinigen zijn om besmetting of verontreiniging te voorkomen. Het product moet ook nadat het volgens de voorschriften van de fabrikant is gewassen, aan deze voorwaarde blijven voldoen en mag niet afgeven als het in aanraking komt met het kind.

SPECIFIEKE VEILIGHEIDSEISEN VOOR HANGWIEGEN

RISICO'S: De belangrijkste risico's van het product zijn beknelling, verstikking en letsel als gevolg van defecten en instabiliteit.

Veiligheidseisen

1. Algemene veiligheidseisen

De artikelen mogen de veiligheid of de gezondheid van kinderen niet in gevaar brengen bij gebruik overeenkomstig de bestemming ervan of bij gebruik op een wijze die gezien het gedrag van kinderen te verwachten is.

Er moet rekening worden gehouden met de vaardigheden van de gebruikers en hun verzorgers, in het bijzonder voor artikelen die gezien hun functie, afmetingen en kenmerken bedoeld zijn voor kinderen jonger dan 12 maanden.

Op de etiketten of de verpakking en in de gebruiksaanwijzing van de artikelen moeten de verzorgers worden gewezen op de inherente gevaren en risico's van schade die aan het gebruik van de artikelen zijn verbonden en op de wijze waarop deze kunnen worden voorkomen.

2. Specifieke veiligheidseisen

Chemische eisen

Hangwiegen moeten aan de EU-wetgeving voldoen.

Brandveiligheid en thermische eigenschappen

Hangwiegen mogen geen ontvlambaarheidsrisico's in de omgeving van het kind opleveren. Daarom moeten zij vervaardigd zijn van materiaal dat aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoet:

- het ontbrandt niet bij directe blootstelling aan een vlam of vonk;
- als het wel vlam vat, brandt het traag, met een lage snelheid van brandvoortplanting;
- als het wel vlam vat, brandt het traag en veroorzaakt het geen brandende of smeltende druppels.

Daarnaast komen bij de verbranding van brandbaar materiaal geen giftige dampen vrij.

Het gebruik van chemische vlamvertragende stoffen moet tot een minimum worden beperkt. Als chemische vlamvertragende stoffen worden gebruikt, mag de toxiciteit daarvan bij gebruik en verwijdering niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de gebruikers en verzorgers of het milieu.

Fysische en mechanische eigenschappen

Beknellingsgevaar van gaten en openingen

Hangwiegen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat het hoofd, de vingers, de ledematen, de handen en de voeten van het kind in geen van de openingen beklemd kunnen raken.

Gevaar door bewegende onderdelen

Hangwiegen moeten zodanig worden ontworpen dat het kind zich in het bed niet tegen het ledikant of ander meubilair in de kamer kan stoten als het een zijwaartse beweging maakt.

Hangwiegen worden zodanig ontworpen dat het bed maar beperkt draait, bijvoorbeeld als ermee wordt geslingerd.

Hangwiegen mogen geen gevaar (bv. beknelling) opleveren voor andere kinderen (zoals andere kinderen uit het gezin).

Gevaar van vallen

De standaard en het bed moeten voldoende stabiel zijn om te voorkomen dat de hangwieg onvoorzien kantelt, waardoor het kind kan vallen. Hangwiegen moeten stabiel blijven als het kind zich in het bed beweegt of als het bed schommelt binnen de reikwijdte die het ophangelement toestaat.

Het ophangelement mag niet losraken van de drager of het daarmee vergelijkbare onderdeel.

Het ophangelement en de onderdelen daarvan moeten bestand zijn tegen de bewegingen van het kind tijdens het gebruik.

Verstrikkingsgevaar

De hangwieg mag geen koorden of linten hebben waarin de nek van het kind verstrikt kan raken. Het kind mag in de hangwieg niet het risico lopen verstrikt te raken in koorden en riemen van het ophangelement en het verstelsysteem.

Verstikking door inslikking en inwendig verstikkingsgevaar

Hangwiegen mogen geen losse of kleine onderdelen bevatten die een kind kan losmaken en die het volledig in de mond kan nemen en kan inslikken.

Zij mogen geen kleine onderdelen bevatten die door het kind kunnen worden losgemaakt en in de keelholte of achter in de mondholte kunnen blijven steken. De vulling mag niet bereikbaar zijn en moet bestand zijn tegen spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door kinderen (waaronder afbijten).

Uitwendig verstikkingsgevaar

Het product mag geen plastic plaatjes bevatten die door het kind kunnen worden losgemaakt, noch andere ondoordringbare omhulsels die zowel de mond als de neus kunnen bedekken.

De verpakking van de artikelen mag geen risico op verstikking door belemmering van de mond en neus met zich brengen. Om het risico van verstikking te voorkomen, mag het product geen zacht materiaal bevatten dat zich naar het gezicht van het kind kan vormen of kan indeuken, waardoor de luchtwegen belemmerd kunnen raken.

Gevaarlijke randen

Hangwiegen mogen geen scherpe randen of punten hebben. Bereikbare randen en hoeken moeten afgerond en afgeschuind zijn.

Het product mag geen uitstekende delen hebben waarop een kind kan vallen en waaraan het zich kan verwonden.

Het product mag geen punten of uitstekende oppervlakken hebben die het gevaar van prikken opleveren.

Structurele integriteit

De mogelijkheid van vervorming van het ophangelement en verschuiving van het verstelsysteem moet beperkt zijn om een val uit het bed te voorkomen.

Het stiksel en decoratieve onderdelen van de hangwieg mogen niet losraken bij blootstelling aan mechanische spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door kinderen en geen risico van beknelling van ledematen, hoofd en vingers opleveren.

Bij verplaatsing van het lichaamsgewicht van het kind mogen geen gaten ontstaan of bestaande gaten veranderen, waardoor de vingers, handen en voeten bekneld kunnen raken.

Om te voorkomen dat de hangwieg instort en onderdelen kapotgaan (van de standaard, het bevestigingselement of het ophangelement) waardoor lichamelijk letsel kan ontstaan, moeten hangwiegen bestand zijn tegen de mechanische spanning waaraan zij tijdens de levensduur van het product worden blootgesteld.

Specifieke waarschuwingen voor het artikel

In de waarschuwingen en de gebruiksaanwijzing moeten de verzorgers erop worden gewezen dat voor het veilig monteren en verstellen van het bed vaardigheid vereist is. De waarschuwingen moeten ook de volgende informatie bevatten:

- het kind kan zich verwonden als te hard met het product wordt geschommeld (het kind kan zich bijvoorbeeld stoten aan het ledikant of de wieg kan tegen ander meubilair stoten);
- hangwiegen kunnen risico's voor andere kinderen opleveren;
- andere kinderen kunnen extra risico's opleveren (bv. doordat zij zich over de wieg proberen te buigen);
- hangwiegen moeten op een vlakke ondergrond worden geplaatst;
- het gebruik van hangwiegen gedurende de nacht wordt afgeraden;
- hangwiegen moeten niet worden gebruikt als het kind zelfstandig op de knieën of rechtop kan zitten. De leeftijdsgroep waarvoor dit product geschikt is (niet ouder dan 12 maanden) moet duidelijk worden aangegeven.

Hygiëne

Hangwiegen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat zij gemakkelijk en grondig te reinigen zijn om besmetting of verontreiniging te voorkomen.

SPECIFIEKE VEILIGHEIDSEISEN VOOR KINDERDEKBEDDEN

RISICO'S: De belangrijkste risico's van het product zijn beknelling en oververhitting, die vaak in verband wordt gebracht met wiegendood.

Veiligheidseisen

1. Algemene veiligheidseisen

De artikelen mogen de veiligheid of de gezondheid van kinderen niet in gevaar brengen bij gebruik overeenkomstig de bestemming ervan of bij gebruik op een wijze die gezien het gedrag van kinderen te verwachten is.

Op de etiketten of de verpakking en in de gebruiksaanwijzing van de artikelen moeten de verzorgers worden gewezen op de inherente gevaren en risico's van schade die aan het gebruik van de artikelen zijn verbonden en op de wijze waarop deze kunnen worden voorkomen.

2. Specifieke veiligheidseisen

Chemische eisen

Kinderdekbedden moeten aan de EU-wetgeving voldoen.

Brandveiligheid en thermische eigenschappen

Kinderdekbedden mogen geen ontvlambaarheidsrisico's in de omgeving van het kind opleveren.

Daarom moeten zij vervaardigd zijn van materiaal dat aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoet:

- het ontbrandt niet bij directe blootstelling aan een vlam of vonk;
- als het wel vlam vat, brandt het traag, met een lage snelheid van brandvoortplanting.

Daarnaast komen bij de verbranding van brandbaar materiaal geen giftige dampen vrij.

Het gebruik van chemische vlamvertragende stoffen moet tot een minimum worden beperkt. Als chemische vlamvertragende stoffen worden gebruikt, mag de toxiciteit daarvan bij gebruik en verwijdering niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de gebruikers en verzorgers of het milieu.

Oververhittingsgevaar

In de waarschuwingen en de gebruiksaanwijzing moeten de verzorgers worden gewezen op de temperatuur in de kamer waar het product wordt gebruikt, om oververhitting te voorkomen.

Fysische en mechanische eigenschappen

Microbiologisch gevaar

Kinderdekbedden mogen geen microbiologisch gevaar opleveren door onvoldoende hygiëne van het materiaal van dierlijke oorsprong.

Beknellingsgevaar van gaten en openingen

Het stiksel en decoratieve onderdelen van dekbedden mogen niet losraken bij blootstelling aan mechanische spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik en zo een risico van beknelling (met name van vingers) opleveren.

Verstrikkingsgevaar

Kinderdekbedden mogen geen koorden of lussen bevatten waarin de nek van het kind verstrikt kan raken.

Verstikking door inslikking en inwendig verstikkingsgevaar

Kinderdekbedden mogen geen losse of kleine onderdelen bevatten die een kind kan losmaken en die het volledig in de mond kan nemen en kan inslikken. Zij mogen geen kleine onderdelen bevatten die het kind kan losmaken en die in de keelholte of achter in de mondholte kunnen blijven steken. De vulling mag niet bereikbaar zijn en mag geen harde of scherpe verontreinigingen bevatten, zoals metaaldeeltjes, spijkers, naalden of splinters. De vulling moet ook bestand zijn tegen spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door het kind (waaronder afbijten), waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat vezels door de naden heen kunnen komen en met de sterkte van de naden.

Uitwendig verstikkingsgevaar

Kinderdekbedden mogen geen plastic plaatjes bevatten die door het kind kunnen worden losgemaakt, noch andere ondoordringbare omhulsels die zowel de mond als de neus kunnen bedekken.

De verpakking van het product mag geen risico op verstikking door belemmering van de mond en neus met zich brengen.

De baby moet kunnen ademen en voldoende luchtstroom krijgen als het dekbed zijn/haar gezicht bedekt als hij/zij slaapt.

Specifieke waarschuwingen voor het artikel

In de waarschuwingen en de gebruiksaanwijzing moeten de verzorgers worden gewezen op de ernstige risico's van verstikking als een dekbed bij kinderen jonger dan vier maanden wordt gebruikt.

De geadviseerde gebruiksleeftijd is vanaf negen maanden.

Er moet ook informatie worden verstrekt over de afmetingen van het kinderledikant waarin het dekbed moet worden gebruikt.

Ook moet een waarschuwing met betrekking tot de kamertemperatuur worden gegeven (zie oververhittingsgevaar).

Hygiëne

Kinderdekbedden moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat zij gemakkelijk en grondig te reinigen zijn om besmetting of verontreiniging te voorkomen. Het product moet ook nadat het volgens de voorschriften van de fabrikant is gewassen, aan deze voorwaarde blijven voldoen en mag niet afgeven als het in aanraking komt met het kind.

SPECIFIEKE VEILIGHEIDSEISEN VOOR KINDERSLAAPZAKKEN

RISICO'S: De belangrijkste risico's van dit product zijn stikken in kleine onderdelen en beknelling in de slaapzak.

Veiligheidseisen

1. Algemene veiligheidseisen

De artikelen mogen de veiligheid of de gezondheid van kinderen niet in gevaar brengen bij gebruik overeenkomstig de bestemming ervan of bij gebruik op een wijze die gezien het gedrag van kinderen te verwachten is.

Op de etiketten of de verpakking en in de gebruiksaanwijzing van de artikelen moeten de verzorgers worden gewezen op de gevaren en de risico's die inherent zijn aan het gebruik van de artikelen en op de wijze waarop deze kunnen worden voorkomen.

2. Specifieke veiligheidseisen

Chemische eisen

Kinderdekbedden moeten aan de EU-wetgeving voldoen.

Brandveiligheid en thermische eigenschappen

Kinderslaapzakken mogen geen ontvlambaarheidsrisico's voor de omgeving van het kind opleveren.

Daarom moeten zij vervaardigd zijn van materiaal dat aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoet:

- het ontbrandt niet bij directe blootstelling aan een vlam of vonk;
- als het wel vlam vat, brandt het traag, met een lage snelheid van brandvoortplanting.

Daarnaast komen bij de verbranding van brandbaar materiaal geen giftige dampen vrij.

Het gebruik van chemische vlamvertragende stoffen moet tot een minimum worden beperkt. Als chemische vlamvertragende stoffen worden gebruikt, mag de toxiciteit daarvan bij gebruik en verwijdering niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de gebruikers en verzorgers of het milieu.

Oververhittingsgevaar

In de waarschuwingen en de gebruiksaanwijzing moeten de verzorgers worden gewezen op de temperatuur in de kamer waar het product wordt gebruikt, om oververhitting te voorkomen.

Fysische en mechanische eigenschappen

Beknellingsgevaar van gaten en openingen

Het stiksel en decoratieve onderdelen van de slaapzak mogen niet losraken bij blootstelling aan mechanische spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik en dus een risico van beknelling (met name van vingers) opleveren. Ook moet de grootte van de nek- en armopeningen voorkomen dat het kind onderin de slaapzak glipt.

Structurele integriteit

De sluitingen moeten stevig zijn, zodat het kind niet onderin de slaapzak kan glijden. De naden en sluitingen blijven stabiel, ook nadat het product volgens de voorschriften van de fabrikant is gewassen.

Verstrikkingsgevaar

De slaapzakken mogen geen koorden of lussen hebben waarin de nek van het kind verstrikt kan raken.

Verstikking door inslikking en inwendig verstikkingsgevaar

Kinderslaapzakken mogen geen losse of kleine onderdelen bevatten die een kind kan losmaken en die het volledig in de mond kan nemen en kan inslikken. Zij mogen geen kleine onderdelen bevatten die het kind kan losmaken en die in de keelholte of achter in de mondholte kunnen blijven steken. De vulling mag niet bereikbaar zijn en moet bestand zijn tegen spanning veroorzaakt door te verwachten gebruik door kinderen (waaronder afbijten), waarbij rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat vezels door de naden heen kunnen komen en met de sterkte van de naden.

Uitwendig verstikkingsgevaar

Kinderslaapzakken mogen geen plastic plaatjes bevatten die door het kind kunnen worden losgemaakt, noch andere ondoordringbare omhulsels of weefsels die zowel de mond als de neus kunnen bedekken.

De verpakking van het product mag geen risico op verstikking door belemmering van de mond en neus met zich brengen.

De baby moet kunnen ademen als de slaapzak zijn/haar gezicht bedekt als hij/zij slaapt.

Gevaarlijke randen

Kinderslaapzakken mogen geen scherpe randen en punten hebben.

Specifieke waarschuwingen voor het artikel

In de waarschuwingen en de gebruiksaanwijzing moeten de verzorgers worden geïnstrueerd om de slaapzak te kiezen die wordt aanbevolen voor de leeftijd en lengte van het kind.

Ook moet een waarschuwing met betrekking tot de kamertemperatuur worden gegeven (zie oververhittingsgevaar).

Hygiëne

Kinderslaapzakken moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat zij gemakkelijk en grondig te reinigen zijn om besmetting of verontreiniging te voorkomen. Het product moet ook nadat het volgens de voorschriften van de fabrikant is gewassen, aan deze voorwaarde blijven voldoen en mag niet afgeven als het in aanraking komt met het kind.

REGLEMENTEN VAN ORDE EN REGLEMENTEN VOOR DE PROCESVOERING

WIJZIGINGEN VAN DE PRAKTISCHE AANWIJZINGEN VOOR DE PARTIJEN

HET GERECHT,

Gezien artikel 150 van zijn Reglement voor de procesvoering,

Gezien de praktische aanwijzingen voor de partijen, vastgesteld op 5 juli 2007, zoals gewijzigd op 16 juni 2009,

STELT DE VOLGENDE WIJZIGINGEN VAN DE PRAKTISCHE AANWIJZINGEN VOOR DE PARTIJEN VAST:

Artikel 1

1. In de tekst van deze instructies worden de aanduidingen „Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen” en „Gerecht van eerste aanleg” vervangen door de aanduiding „Gerecht”.
2. In de derde overweging wordt het zinsdeel „(PB L 232 van 4.9.2007, blz. 1) vastgestelde instructies voor de griffier (hierna: „Instructies voor de griffier”) ziet de griffier erop toe dat de processtukken in overeenstemming zijn met het bepaalde in het Statuut van het Hof”, vervangen door het zinsdeel „(PB L 232, blz. 1), zoals gewijzigd op 17 mei 2010 (zie bladzijde 53 van dit Publicatieblad) (hierna: „Instructies voor de griffier”) ziet de griffier erop toe dat de processtukken in overeenstemming zijn met het bepaalde in het Protocol betreffende het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Statuut”),” en worden de woorden „van het Hof” na het woord „Statuut” geschrapt.
3. In punt 1, tweede streepje, wordt het adres „CFI.Registry@curia.europa.eu” vervangen door: „GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu”.
4. Punt 8 wordt gewijzigd als volgt:
 - het zinsdeel „Om deze technieken te kunnen toepassen” wordt vervangen door „Daartoe”;
 - de woorden sub a „Zij moeten worden gesteld op wit, ongelijnd papier van het formaat A4. De tekst” worden vervangen door „De tekst, op A4-formaat, is gemakkelijk leesbaar en”;
 - de woorden sub b „De pagina’s van de memorie en, in voorkomend geval, van de bijlagen worden bijgehouden” worden vervangen door „De overgelegde documenten worden bijgehouden”;
 - het zinsdeel sub c „(bijvoorbeeld: Times New Roman, Courier of Arial) met een lettertypegrootte van ten minste 12 pt in de tekst en ten minste 10 pt in de voetnoten, met een interlinie van 1,5 en een marge boven, onder, links en rechts van ten minste 2,5 cm” wordt vervangen door het zinsdeel „met voldoende interlinie en marges om de leesbaarheid van een gescande versie te verzekeren”.

5. De titel van deel D.1.1., „Verzoekschrift en verweerschrift”, wordt aangevuld met de woorden „(in andere dan intellectuele-eigendomszaken)”.
 6. Punt 19 wordt gewijzigd als volgt:
 - in de eerste zin worden geschrapt de woorden „door de griffie”;
 - de tweede zin wordt vervangen door de volgende zin:

„Aangezien de mededeling in alle officiële talen in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt, wordt verzocht om een samenvatting van niet meer dan twee bladzijden die is opgesteld overeenkomstig het model op de website van het Hof van Justitie van de Europese Unie.”;
 - in de derde zin wordt het adres „CFI.Registry@curia.europa.eu” vervangen door: „GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu”.
 7. Punt 41 wordt gewijzigd als volgt:
 - in de eerste zin worden de woorden „in het Publicatieblad” geschrapt;
 - de tweede zin wordt vervangen door de volgende zin:

„Aangezien de mededeling in alle officiële talen in het *Publicatieblad van de Europese Unie* wordt bekendgemaakt, wordt verzocht om een samenvatting van niet meer dan twee bladzijden die is opgesteld overeenkomstig het model op de website van het Hof van Justitie van de Europese Unie.”;
 - in de derde zin wordt het adres „CFI.Registry@curia.europa.eu” vervangen door: „GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu”.
 8. In punt 42 wordt het woord „gemeenschapsinstelling” vervangen door de woorden „instelling van de Unie”.
 9. In punt 49 wordt het woord „gemeenschapsinstelling” vervangen door de woorden „instelling van de Unie”.
 10. In punt 55, sub e, worden de woorden „van het Hof” geschrapt.
 11. In punt 56, sub a, worden de woorden „en de adressen van de partijen in de procedure voor de kamer van beroep” vervangen door de woorden „van de partijen in de procedure voor de kamer van beroep, alsmede de door deze partijen opgegeven adressen waaraan de in de loop van die procedure te verrichten kennisgevingen moeten geschieden”.
 12. Punt 57 wordt gewijzigd als volgt:
 - sub a worden de woorden „van het Hof” geschrapt;
 - Sub h wordt na het woord „met” het zinsdeel „korte omschrijving daarvan (punt 51, sub b, van de Praktische aanwijzingen) en” toegevoegd.
 13. In punt 58, sub c, worden aan het begin van de zin de woorden „in andere dan intellectuele-eigendomszaken” toegevoegd.
 14. De tekst van de punten 73, tweede alinea, tot en met 79, de titels daaronder begrepen, wordt vervangen door de volgende tekst:

„74. Een verzoek om vertrouwelijke behandeling moet bij afzonderlijke akte worden ingediend. Het kan niet in vertrouwelijke versie worden ingediend.

75. Een verzoek om vertrouwelijke behandeling moet aangeven tegenover welke partij om vertrouwelijke behandeling wordt verzocht. Het moet beperkt blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is en het kan in geen geval betrekking hebben op een volledige memorie en slechts in uitzonderlijke gevallen op een volledige bijlage bij een memorie. In de meeste gevallen kan immers zonder de in het geding zijnde belangen te schaden een niet-vertrouwelijke versie van een stuk worden overgelegd, waarin bepaalde passages, woorden of cijfers zijn weggelaten.
76. Een verzoek om vertrouwelijke behandeling moet de betrokken gegevens of passages nauwkeurig aangeven en voor elk van die gegevens of passages zeer bondig meedelen waarom zij geheim of vertrouwelijk zijn. Het niet vermelden hiervan kan afwijzing van het verzoek door het Gerecht rechtvaardigen.
77. Bij een verzoek om vertrouwelijke behandeling moet een niet-vertrouwelijke versie van de betrokken memorie of het betrokken stuk worden gevoegd, waarin de gegevens of passages waarop het verzoek betrekking heeft, zijn weggelaten.

In het geval van een verzoek tot tussenkomst

78. Wanneer in een zaak een verzoek om tussenkomst is ingediend, geven partijen binnen de door de griffier aangegeven termijn aan of zij wensen dat bepaalde gegevens in stukken die zich reeds in het dossier bevinden vertrouwelijk worden behandeld.

Voor alle stukken die zij later neerleggen geven partijen in de hierboven in de punten 74 tot en met 77 voorgeschreven vormen de gegevens aan waarvoor zij om vertrouwelijke behandeling verzoeken en verstrekken zij, met de volledige versie van de neergelegde stukken, een versie waarin die gegevens zijn weggelaten. Zonder deze precisering zullen de neergelegde stukken aan de interveniënt worden meegegeeld.

In het geval van voeging van zaken

79. Wanneer meerdere zaken zullen worden gevoegd, geven partijen binnen de door de griffier aangegeven termijn aan of zij wensen dat bepaalde gegevens in stukken die zich reeds in het dossier bevinden vertrouwelijk worden behandeld.

Voor alle stukken die zij later neerleggen geven partijen in de hierboven in de punten 74 tot en met 77 voorgeschreven vormen de gegevens aan waarvoor zij om vertrouwelijke behandeling verzoeken en verstrekken zij, met de volledige versie van de neergelegde stukken, een versie waarin die gegevens zijn weggelaten. Zonder deze precisering zullen de neergelegde stukken aan de andere partijen worden meegegeeld.”.

15. Punt 88 wordt gewijzigd als volgt:

- in de eerste alinea worden de woorden „van de Europese Unie” toegevoegd na de woorden „Hof van Justitie”;
- in de tweede alinea wordt het adres „CFI.Registry@curia.europa.eu” vervangen door: „GeneralCourt.Registry@curia.europa.eu” en worden de woorden „van de Europese Unie” aan het adres toegevoegd na de woorden „Griffie van het Gerecht”.

16. De tweede alinea van punt 106 wordt punt 107.

17. Na punt 107, dat punt 108 wordt, wordt het volgende punt ingevoegd:

„109. Het rapport ter terechtzitting wordt op de dag van de pleitzitting voor de zittingszaal ter beschikking van het publiek gesteld.”.

18. De huidige punten 108 tot en met 112 worden respectievelijk de punten 110 tot en met 114.

19. In punt 108, dat punt 110 wordt, worden de woorden „van Justitie” toegevoegd na het woord „Hof”.

20. [Betreft niet de Nederlandse versie.]

Artikel 2

De onderhavige wijzigingen van de Praktische aanwijzingen voor de partijen worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij treden in werking op de dag volgende op die van de bekendmaking ervan.

Luxemburg, 17 mei 2010.

De griffier
E. COULON

De president
M. JAEGER

WIJZIGINGEN VAN DE INSTRUCTIES AAN DE GRIFFIER VAN HET GERECHT

HET GERECHT,

Gezien artikel 23 van zijn Reglement voor de procesvoering,

Gelet op de instructies aan de griffier, vastgesteld op 5 juli 2007,

STELT DE VOLGENDE WIJZIGINGEN VAN DE INSTRUCTIES AAN DE GRIFFIER VAST:

Artikel 1

1. In de titel en in de tekst van deze instructies wordt de aanduiding „Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen” vervangen door de aanduiding „Gerecht”.

2. In artikel 1, lid 1, worden de termen „; hij” vervangen door „. Hij”.

3. Artikel 2 wordt gewijzigd als volgt:

— in lid 1 worden de woorden „voor het publiek” geschrapt;

— de tweede alinea van lid 1 komt in de eerste alinea te staan;

— in de derde alinea van lid 1, die lid 2 wordt, worden de woorden „van de voorgaande alinea's” vervangen door de woorden „van het voorgaande lid” en worden de woorden „voor het publiek” geschrapt;

— in lid 2, dat lid 3 wordt, wordt de tekst vervangen door de volgende tekst:

„De openingsuren van de griffie zijn:

— 's morgens, van maandag tot en met vrijdag, van 9.30 uur tot 12.00 uur,

— 's middags, van maandag tot en met donderdag, van 14.30 uur tot 17.30 uur, en op vrijdag van 14.30 uur tot 16.30 uur.

Gedurende de gerechtelijke vakanties bedoeld in artikel 34, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering, zijn de bureaus gesloten op vrijdagmiddag.

Een half uur voor het begin van een pleitzitting zijn de bureaus van de griffie toegankelijk voor de vertegenwoordigers van de voor die zitting opgeroepen partijen.”;

— na lid 2, dat lid 3 wordt, wordt het volgende lid toegevoegd:

„4. De lokalen van de griffie zijn uitsluitend toegankelijk voor de advocaten en gemachtigden van de lidstaten en de instellingen van de Unie en voor door hen naar behoren gemachtigde personen, en voor personen die een verzoek indienen op grond van artikel 95 van het Reglement voor de procesvoering.”;

— in lid 3, dat lid 5 wordt, worden de woorden „Wanneer de griffie gesloten is,” vervangen door de woorden „Buiten de openingsuren van de griffie”.

4. Artikel 3 wordt gewijzigd als volgt:

— in lid 2 worden de termen „; zij” vervangen door de termen „. Zij” en de woorden „de dag van inschrijving” door de woorden „de dag van neerlegging en de dag van inschrijving”;

— in lid 6 worden de woorden „lid 3” vervangen door de woorden „lid 5”, de woorden „van het Statuut van het Hof van Justitie” door de woorden „van het Protocol betreffende het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Statuut”)” en wordt de term „Hof” aangevuld met „van Justitie”.

5. Artikel 4 wordt gewijzigd als volgt:

— In lid 1, eerste alinea, wordt de volgende zin toegevoegd: „In het geval van een hogere voorziening tegen een beslissing van het Gerecht voor ambtenarenzaken van de Europese Unie, wordt dat nummer gevolgd door een specifieke vermelding.”;

— in de tweede alinea van lid 1, die lid 2 wordt, wordt de tekst vervangen door de volgende tekst:

„De verzoeken in kort geding, de verzoeken tot interventie, de verzoeken tot rectificatie of tot interpretatie van arresten, de verzoeken tot herziening, de verzoeken in verzet of in derdenverzet, de verzoeken tot begroting van kosten en de verzoeken om kosteloze rechtsbijstand die verband houden met aanhangige zaken, krijgen hetzelfde volgnummer als de hoofdzaak, gevolgd door een vermelding waaruit blijkt dat het om een afzonderlijke bijzondere procedure gaat.

Een verzoek om kosteloze rechtsbijstand dat is ingediend met het oog op het instellen van beroep, krijgt een volgnummer dat wordt voorafgegaan door „T-”, gevolgd door het jaarcijfer en een specifieke vermelding.

Een beroep dat wordt ingesteld na het daarop betrekking hebbende verzoek om kosteloze rechtsbijstand, krijgt hetzelfde zaaknummer als dit verzoek.

Een zaak die door het Hof van Justitie na vernietiging of een heroverweging wordt terugverwezen, krijgt het volgnummer dat er voorheen voor het Gerecht aan was toegewezen, gevolgd door een specifieke vermelding.”;

— lid 2 wordt lid 3.

6. Artikel 5 wordt gewijzigd als volgt:

— in lid 1, eerste alinea, worden de woorden „en bescheiden” geschrapt;

— de tweede alinea van lid 1 wordt lid 2;

— lid 2 wordt lid 3;

— in lid 3, dat lid 4 wordt:

— worden in de eerste alinea de woorden „De advocaten of gemachtigden van de partijen” vervangen door „De vertegenwoordigers van de partijen”;

— de tekst van de tweede alinea wordt vervangen door de volgende tekst:

„De vertegenwoordigers van de overeenkomstig artikel 116, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering toegelaten interveniënten hebben hetzelfde recht van toegang tot de dossiers, behoudens het bepaalde in artikel 6, lid 2, infra, betreffende de vertrouwelijke behandeling van bepaalde gegevens of stukken van het dossier.”;

— de volgende derde alinea wordt toegevoegd:

„In gevoegde zaken beschikken de vertegenwoordigers van de partijen en van de overeenkomstig artikel 116, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering toegelaten interveniënten eveneens over het recht van toegang tot de dossiers, behoudens het bepaalde in artikel 6, lid 2, infra, betreffende de vertrouwelijke behandeling van bepaalde gegevens of stukken van het dossier.”;

— de nummering van de leden 4 tot en met 7 wordt aangepast en die leden worden respectievelijk de leden 5 tot en met 8;

— de tekst van lid 6, dat lid 7 wordt, wordt vervangen door de volgende tekst:

„Na afloop van de procedure zorgt de griffier voor het sluiten en archiveren van het dossier van de zaak. Het gesloten dossier bevat een lijst van de ertoe behorende stukken met vermelding van hun nummer, alsmede een schutblad met het volgnummer van de zaak, de namen van de partijen en de datum van sluiting van de zaak.”.

7. Artikel 6 wordt gewijzigd als volgt:

- in lid 2, eerste alinea, eerste zin, wordt na het woord „interveniënt” het zinsdeel „of, in geval van overeenkomstig artikel 50, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering gevoegde zaken, ten opzichte van een andere partij in een gevoegde zaak” toegevoegd;
- in lid 2, tweede alinea, wordt het zinsdeel dat begint met „alle processtukken” vervangen door het volgende zinsdeel: „alle processtukken worden dan integraal aan de interveniënt toegezonden, terwijl, in geval van gevoegde zaken, de andere partij in een gevoegde zaak toegang tot het volledige dossier zal krijgen.”;
- de tekst van lid 3 wordt vervangen door de volgende tekst:

„Overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, lid 4, van deze instructies kunnen op verzoek van een partij bepaalde gegevens in voor het publiek toegankelijke documenten betreffende een zaak die vertrouwelijk zijn, worden weggelaten.”.

8. Artikel 7 wordt gewijzigd als volgt:

- in lid 1, eerste alinea, worden de woorden „van het Hof” geschrapt;
- in lid 3, eerste alinea, wordt het zinsdeel „, in de eerste plaats,” toegevoegd na het woord „Onverminderd” en wordt tussen „communicatiemiddel,” en „accepteert” het zinsdeel „noch, in de tweede plaats, het in artikel 43, lid 7, van hetzelfde Reglement bedoelde besluit houdende bepaling van de voorwaarden waaronder een elektronisch aan de griffie toegezonden stuk als het origineel van dit stuk wordt beschouwd,”.

9. In artikel 10, lid 4, tweede alinea, worden geschrapt de woorden „Arresten en beschikkingen van het Gerecht, alsmede” en „aard of”.

10. Artikel 13 wordt gewijzigd als volgt:

- in lid 1, eerste alinea, wordt „de aanduiding” vervangen door „de nummers”;
- de tweede alinea van lid 1 wordt lid 2;
- in lid 2, dat lid 3 wordt, wordt het zinsdeel „de namen van de aanwezige rechters, de advocaat-generaal en de griffier, de namen en de hoedanigheid van de aanwezige gemachtigden, advocaten of raadslieden van de partijen, de namen, voornamen, hoedanigheid en woonplaats” vervangen door het zinsdeel „de namen van de aanwezige rechters en griffier, de namen en de hoedanigheid van de aanwezige vertegenwoordigers van de partijen, de namen, voornamen, hoedanigheid en woonplaats, in voorkomend geval.”;
- lid 3 wordt lid 4.

11. Artikel 15 wordt gewijzigd als volgt:

- de tweede en de derde alinea van lid 1 worden respectievelijk de leden 2 en 3;
- in lid 2, dat lid 4 wordt, worden na de woorden „in hogere voorziening” de woorden „of in geval van heroverweging” toegevoegd.

12. In artikel 17, lid 1, wordt de voetnoot geschrapt.

13. Artikel 18 wordt gewijzigd als volgt:

- de titel „Publicaties” wordt vervangen door „Publicaties en bekendmaking op internet van documenten”;
- na de titel wordt het volgende lid toegevoegd:

„1. De griffier draagt zorg voor de publicaties van het Gerecht en voor de bekendmaking op internet van de documenten die het Gerecht betreffen.”;
- de leden 1, 2 en 3 worden respectievelijk de leden 2, 3 en 4;

— lid 3, dat lid 4 wordt, wordt vervangen door de volgende tekst:

„De griffier draagt zorg voor de openbaarmaking van de rechtspraak van het Gerecht op de wijze als door het Gerecht besloten.

Op bij afzonderlijke akte ingediend, met redenen omkleed verzoek van een partij dan wel ambtshalve kan het Gerecht de naam van een partij bij het geschil of die van andere personen die in het kader van de procedure worden genoemd, of bepaalde gegevens in de documenten betreffende de zaak die toegankelijk zijn voor het publiek, weglaten indien er een rechtmatig belang bij bestaat dat de identiteit van een persoon of de inhoud van die gegevens niet in de openbaarheid komen.”;

— lid 4 wordt geschrapt.

Artikel 2

De onderhavige wijzigingen van de instructies aan de griffier van het Gerecht worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij treden in werking op de dag volgende op de bekendmaking ervan.

Luxemburg, 17 mei 2010.

De griffier
E. COULON

De president
M. JAEGER

Abonnementsprijzen 2010 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + cd-rom (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, cd-rom (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), cd-rom, verschijnt twee keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talen) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in *Publicatieblad L 156* van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het *Publicatieblad* apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige cd-rom.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het *Publicatieblad* ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

In 2010 worden cd-formaten vervangen door dvd-formaten.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>



Bureau voor publicaties van de Europese Unie
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

NL