

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 102

Edición
en lengua española

Legislación

51° año
12 de abril de 2008

Sumario

I Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria

REGLAMENTOS

Reglamento (CE) n° 330/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas	1
★ Reglamento (CE) n° 331/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad ⁽¹⁾	3
★ Reglamento (CE) n° 332/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n° 297/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación del contingente arancelario de carne de vacuno originaria de Chile	17
★ Reglamento (CE) n° 333/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, por el que se fijan los límites máximos aplicables en Portugal a las ayudas adicionales en el marco de la modulación facultativa instaurada por el Reglamento (CE) n° 378/2007 del Consejo	19
★ Reglamento (CE) n° 334/2008 de la Comisión, de 11 de abril de 2008, relativo a la clasificación de ciertas mercancías en la nomenclatura combinada	20

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

II *Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria*

DECISIONES

Comisión

2008/297/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 27 de marzo de 2008, que modifica la Decisión 2005/779/CE, relativa a medidas zoonosanitarias de protección contra la enfermedad vesicular porcina en Italia [notificada con el número C(2008) 1092] ⁽¹⁾.....** 22
-

III *Actos adoptados en aplicación del Tratado UE*

ACTOS ADOPTADOS EN APLICACIÓN DEL TÍTULO V DEL TRATADO UE

- ★ **Decisión 2008/298/PESC del Consejo, de 7 de abril de 2008, por la que se modifica la Decisión 2001/80/PESC relativa a la creación del Estado Mayor de la Unión Europea** 25
- ★ **Acción Común 2008/299/PESC del Consejo, de 7 de abril de 2008, por la que se modifica la Acción Común 2004/551/PESC relativa a la creación de la Agencia Europea de Defensa** 34



⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) Nº 330/2008 DE LA COMISIÓN

de 11 de abril de 2008

por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1580/2007 de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación de los Reglamentos (CE) nº 2200/96, (CE) nº 2201/96 y (CE) nº 1182/2007 del Consejo en el sector de las frutas y hortalizas ⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 138,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1580/2007 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 138 del Reglamento (CE) nº 1580/2007 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 12 de abril de 2008.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2008.

Por la Comisión

Jean-Luc DEMARTY

*Director General de Agricultura
y Desarrollo Rural*

⁽¹⁾ DO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 11 de abril de 2008, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	JO	74,4
	MA	65,9
	TN	111,3
	TR	98,3
	ZZ	87,5
0707 00 05	EG	178,8
	JO	175,9
	MA	43,7
	TR	133,0
	ZZ	132,9
0709 90 70	MA	91,8
	TR	130,6
	ZZ	111,2
0805 10 20	EG	50,3
	IL	57,7
	MA	53,7
	TN	55,2
	TR	68,0
	US	51,9
	ZZ	56,1
0805 50 10	AR	117,5
	TR	136,6
	ZA	122,8
	ZZ	125,6
0808 10 80	AR	86,0
	BR	88,0
	CL	89,2
	CN	87,0
	MK	46,6
	NZ	117,5
	US	114,8
	UY	76,8
	ZA	77,1
	ZZ	87,0
0808 20 50	AR	81,7
	CL	117,3
	CN	78,4
	UY	89,6
	ZA	98,2
	ZZ	93,0

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) N° 331/2008 DE LA COMISIÓN

de 11 de abril de 2008

que modifica el Reglamento (CE) n° 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 ⁽²⁾.
- (2) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, algunos Estados miembros transmitieron a la Comisión la información pertinente en el contexto de la actualización de la lista comunitaria. Algunos terceros países también comunicaron información pertinente. Sobre esta base, procede actualizar la lista comunitaria.
- (3) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o, de no haber sido esto posible, a través de las autoridades responsables de la supervisión normativa, de los hechos y argumentos esenciales en los que podría basarse la decisión de imponerles una prohibición de explotación dentro de la Comunidad o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación impuesta a una compañía aérea incluida en la lista comunitaria.
- (4) La Comisión dio a las compañías aéreas afectadas la oportunidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, de comunicar por escrito

sus observaciones y de hacer una presentación oral en un plazo de diez días hábiles ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea, instaurado en virtud del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽³⁾.

- (5) Las autoridades responsables de la supervisión normativa de las compañías aéreas afectadas han sido consultadas por la Comisión, así como por algunos Estados miembros en determinados casos.
- (6) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 474/2006 en consecuencia.

Compañías aéreas autorizadas en Ucrania

Albatross Avia Ltd

- (7) Francia notificó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación aplicable a todas las operaciones de la compañía aérea Albatross Avia Ltd, certificada en Ucrania, debido a que se trata en realidad de la compañía ucraniana Volare, sobre la que ya pesa una prohibición de explotación ⁽⁴⁾. Francia ha presentado también a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 473/2006.
- (8) La compañía aérea en cuestión no ha presentado ninguna prueba adecuada para disipar las dudas planteadas por Francia.
- (9) Tras entablar consultas con la Comisión y con algunos Estados miembros, las autoridades competentes de Ucrania presentaron a la Comisión una decisión según la cual revocaban el certificado de operador aéreo de la compañía. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, no es necesario emprender acciones suplementarias en relación con Albatross Avia Ltd.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ DO L 84 de 23.3.2006, p. 14. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1400/2007 (DO L 311 de 29.11.2007, p. 12).

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n° 787/2007 de la Comisión, de 4 de julio de 2007 (DO L 175 de 5.7.2007, p. 10).

(10) No obstante, la Comisión expresa su preocupación por que las autoridades competentes de Ucrania hayan expedido un certificado de operador aéreo a una compañía aérea a la que, en principio, ya se había impuesto una prohibición de explotación. Si una situación de ese tipo se repitiera, se consideraría como prueba de que las autoridades ucranianas no cumplen los criterios comunes que figuran en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Ukraine Cargo Airways

(11) Hay pruebas fehacientes de graves deficiencias de seguridad de la compañía Ukraine Cargo Airways, certificada en Ucrania, que afectan a todos los tipos de aeronave. Dichas deficiencias han sido detectadas por Austria, Hungría, Francia, Alemania, Italia, Letonia, Luxemburgo, Rumanía, Polonia, España y los Países Bajos ⁽¹⁾ durante inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* — evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras).

(12) Austria comunicó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación a la aeronave de tipo AN-12 de Ukraine Cargo Airways que operaba ahora en Austria, habida cuenta de los criterios comunes, en el marco del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 2111/2005, y presentó a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2111/2005 y del Reglamento (CE) nº 473/2006.

(13) Las razones de Austria para imponer dicha medida son las siguientes: a) graves deficiencias en seguridad por parte de la compañía aérea demostradas en virtud de informes que revelan deficiencias graves en materia de seguridad y la incapacidad persistente por parte de la compañía para tratar las deficiencias detectadas en inspecciones en pista realizadas en el marco del programa SAFA, anunciadas previamente a la compañía; b) incapacidad de la compañía para corregir las deficiencias de seguridad debido a la aplicación de medidas correctoras inadecuadas e insuficientes, presentadas en respuesta a las deficiencias de seguridad detectadas; c) falta de capacidad y de voluntad, por parte de las autoridades responsables de la supervisión de la compañía aérea, para corregir las deficiencias de seguridad demostradas por su falta de cooperación con las autoridades competentes de Austria que realizaron las inspecciones en pista y por su habilidad insuficiente para aplicar y hacer ejecutar las normas de seguridad pertinentes.

(14) Las deficiencias de seguridad detectadas por Austria y otros Estados miembros en aeronaves de tipo AN-12, AN-26 y IL-76 se referían a los mismos aspectos. Ade-

más, dichas deficiencias siguieron produciéndose durante el periodo en cuestión, lo que demuestra el carácter sistémico de las deficiencias.

(15) Con ocasión de consultas celebradas entre la Comisión y algunos Estados miembros, Ukraine Cargo Airways presentó un plan de medidas correctoras que, de acuerdo con la compañía aérea, corrige todas las deficiencias de seguridad en mantenimiento, ingeniería y operaciones detectadas en los tres tipos de aeronave con los que la compañía ha estado operando en la Comunidad. No obstante, durante dichas consultas, la compañía no fue capaz de demostrar que las medidas correctoras propuestas eran las adecuadas. Por ejemplo, la compañía no pudo demostrar que las medidas correctoras propuestas eran apropiadas en lo que respecta a la disciplina de explotación y no consiguió explicar cómo las inspecciones de la aeronave utilizada por la compañía aérea para volar a la Comunidad todavía acusaban las mismas deficiencias que antes de que Austria prohibiera su explotación, a pesar de que varias medidas del plan de acción propuesto se habían realizado ya en los ámbitos de explotación de todos los tipos de aeronave utilizados por dicha compañía.

(16) Durante las mismas consultas, las autoridades competentes de *Ucrania* presentaron información sobre su decisión de restringir los certificados de operador aéreo de la compañía para retirar la aeronave AN-12 con marcas de matrícula UR-UCK, UR-UDD y UR-UCN, con las cuales Ukraine Cargo Airways había estado operando en Austria y otros Estados miembros, y para llevarlas a mantenimiento, así como mediante la prohibición de la explotación de la aeronave IL-76 con marcas de matrícula UR-UCA, UR-UCC, UR-UCD, UR-UCH, UR-UCO, UR-UCQ, UR-UCT, UR-UCU, UR-UCW y UR-UCX hasta el 19 de noviembre de 2008. La compañía operó en la Comunidad con algunas de esas aeronaves (UR-UCA, UR-UCO y UR-UCU). Además, las autoridades ucranianas confirmaron que habían aprobado el plan de medidas correctoras de la compañía y se comprometieron a comprobar que Ukraine Cargo Airways aplicaba las medidas correctoras antes de autorizar a la compañía a reanudar las operaciones en la Comunidad con la aeronave AN-12.

(17) La Comisión toma nota de las medidas adoptadas por las autoridades competentes de Ucrania en relación con las aeronaves AN-12 y IL-76. No obstante, considera que la aplicación de medidas correctoras no corrigió la naturaleza sistémica de las deficiencias detectadas que afectan a todos los tipos de aeronaves usadas hasta ahora por la compañía en sus operaciones en la Comunidad. Por otra parte, la Comisión considera que los resultados de las inspecciones en pista ⁽²⁾, llevadas a cabo en la aeronave de tipo AN-26 tras las consultas celebradas con la compañía y las autoridades responsables y una vez que la compañía empezara a aplicar las medidas correctoras bajo la supervisión de sus autoridades, demuestran que dichas medidas no proporcionan la resolución adecuada de las deficiencias de seguridad comprobadas en ese tipo de aeronave o en ningún otro tipo de aeronave explotada por dicha compañía en la Comunidad.

⁽¹⁾ Informes SAFA: ACG-2007-36; ACG-2007-43; ACG-2007-56; ACG-2007-150; ACG-2007-205; ACG-2008-42; DGCATR-2007-374; LBA/D-2008-95; LBA/D-2008-117; LBA/D-2008-121; CAO-2007-57; LBA/D-2007-292; MOTLUX-2008-2; CAALAT-2007-14; DGAC-E-2006-801; LBA/D-2007-29; LBA/D-2008-114; LBA/D-2008-120; CAA-NL-2007-137; ENAC-IT-2006-389; LBA/D-2006-684; RCAARO-2006-46; RCAARO-2007-118; ENAC-IT-2007-322; ENAC-IT-2007-432; RCAARO-2006-38; RCAARO-2007-58.

⁽²⁾ LBA/D-2008-117, LBA/D-2008-121, MOTLUX-2008-2, BUL-2008-3, LBA/D-2008-114, LBA/D-2008-120.

- (18) El 1 de abril de 2008, la compañía aérea presentó documentación en la que se incluía un plan de medidas correctoras revisado que incorporaba las modificaciones solicitadas por las autoridades competentes de Ucrania tras una auditoría efectuada a la compañía. Ésta también tuvo la oportunidad el 2 de abril de hacer presentaciones ante la Comisión y ante el Comité de Seguridad Aérea; no obstante, no pudo demostrar que las medidas revisadas propuestas eran apropiadas en lo que respecta a la disciplina de explotación y no consiguió explicar cómo aportarían dichas medidas soluciones sostenibles a todas las deficiencias de seguridad detectadas anteriormente. Por consiguiente, es necesario examinar con más profundidad dicha documentación para comprobar si se han subsanado convenientemente las deficiencias de seguridad antes detectadas.
- (19) Hasta tanto no finalice la realización de ese examen, y a falta de medidas correctoras capaces de evitar inmediatamente el carácter recurrente de las deficiencias sistémicas en materia de seguridad, la Comisión estima que no debe autorizarse a la compañía aérea a operar en la Comunidad hasta que se compruebe que se han puesto en marcha las medidas adecuadas para garantizar que en la explotación de cualquier aeronave utilizada por Ukraine Cargo Airways se cumplen las normas de seguridad pertinentes.
- (20) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005, se considera que Ukraine Cargo Airways no cumple las normas de seguridad pertinentes. Esta compañía aérea debe ser objeto de una prohibición total de explotación y, por consiguiente, incluirse en el anexo A.

Supervisión general de seguridad

- (21) La Comisión considera que es preciso reforzar el ejercicio general de la supervisión de la seguridad y, en particular, la aplicación y el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes por parte de las autoridades competentes de Ucrania con el fin de garantizar que las compañías aéreas aplican medidas correctoras sostenibles bajo su control normativo. Las autoridades competentes de Ucrania deben solucionar urgentemente el aumento del número de compañías aéreas a las que determinados Estados miembros imponen medidas excepcionales y que, posteriormente, se incluyen en el anexo A. Por consiguiente, se solicita a dichas autoridades que presenten un plan de medidas para mejorar el ejercicio de supervisión de la seguridad de los operadores sometidos a su control normativo y de las aeronaves matriculadas en Ucrania que se utilizan en operaciones con destino a la Comunidad. La Comisión vigilará estrechamente la aplicación de esas medidas, incluidas las contempladas en los considerandos 15 y 18, con el fin de presentar un proyecto de medidas adecuadas en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- Cubana de Aviación SA*
- (22) Hay pruebas fehacientes de que Cubana de Aviación está incumpliendo normas de seguridad específicas establecidas por el Convenio de Chicago. Dichas deficiencias fueron detectadas por el Reino Unido durante una inspección en pista realizada en el marco del programa SAFA ⁽¹⁾.
- (23) El Reino Unido notificó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación a la aeronave de tipo Ilyushin IL-62, con marcas de matrícula CU-T1283 y CU-T1284 de Cubana de Aviación teniendo en cuenta los criterios comunes, en el marco del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2111/2005. Dicha aeronave no está equipada actualmente con el sistema EGPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo), necesario para poder operar en la Comunidad, conforme al anexo 6 del Convenio de Chicago.
- (24) Tras entablar consultas con la Comisión y con algunos Estados miembros, las autoridades competentes de la República de Cuba adoptaron la decisión de limitar los certificados de operador aéreo de Cubana de Aviación para excluir la aeronave IL-62 de todas las operaciones de la compañía en la Comunidad hasta que el sistema EGPWS se instale en dicha aeronave. Así pues, las autoridades cubanas emprendieron medidas para garantizar la instalación de EGPWS antes del 15 de junio de 2008 en todas las aeronaves de esa compañía que operen en la Comunidad. Por último, las autoridades competentes de la República de Cuba se comprometieron a comprobar que todas las deficiencias de seguridad detectadas, incluida la instalación de EGPWS, son corregidas con eficacia por Cubana de Aviación antes de esa fecha y a transmitir los resultados de dicha comprobación a la Comisión antes de que dicha compañía aérea pueda reanudar sus operaciones en la Comunidad con la aeronave de tipo IL-62.
- (25) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n° 2111/2005 y a la vista de las medidas adoptadas por las autoridades competentes de la República de Cuba, se estima que no es necesario emprender ninguna medida más. La Comisión informará a los Estados miembros sobre la ejecución de las medidas correctoras en la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea. No obstante, en caso de que las medidas se considerasen insatisfactorias, la Comisión presentará un proyecto de medidas adecuadas al Comité.
- Islands Development Company*
- (26) Hay pruebas fehacientes de que la aeronave de tipo Beech 1900, con marca de matrícula S7-IDC de la compañía aérea Islands Development Company autorizada en las Islas Seychelles, no está equipada con EGPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo), necesario para poder operar en la Comunidad, conforme al anexo 6 del Convenio de Chicago. Además, no se han podido presentar los documentos certificados que el Convenio de Chicago exige que se lleven a bordo. Dichas deficiencias fueron detectadas por Francia al realizar una inspección en pista en el marco del programa SAFA ⁽²⁾.

⁽¹⁾ CAA-UK-2008-8.

⁽²⁾ DGAC/F-2008-152.

(27) Francia comunicó a la Comisión que había impuesto una prohibición inmediata de explotación a la citada aeronave de dicha compañía, habida cuenta de los criterios comunes, en el marco del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, y presentó a la Comisión una petición de actualización de la lista comunitaria de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 2111/2005, y con el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 473/2006.

(28) Mediante carta de 11 de marzo de 2008, la autoridad de aviación civil de Seychelles confirmó que la compañía aérea Island Development Company con licencia en ese país había emprendido medidas para instalar el sistema EGPWS en su aeronave Beech 1900D con marca de matrícula S7-IDC. El EGPWS fue encargado e instalado el 26 de marzo de 2008. Durante una reunión con la Comisión celebrada el 31 de marzo de 2008, la compañía aérea entregó una confirmación certificada de esa instalación. Además, las autoridades competentes de Seychelles confirmaron que desde el 27 de febrero de 2008 en adelante se llevan a bordo copias certificadas de los documentos exigidos.

(29) Sobre la base de los criterios comunes, se concluye que la compañía Islands Development Company ha tomado todas las medidas necesarias para cumplir las normas de seguridad pertinentes y, por tanto, no debe incluirse en el anexo A.

Hewa Bora Airways

(30) Hewa Bora Airways ya no opera en la Comunidad, bajo la supervisión de las autoridades competentes de Bélgica, su aeronave de tipo Boeing B767-266ER, cons. N° 23 178, con marca de matrícula 9Q-CJD, que figura en el anexo B. Habida cuenta de que ya no puede garantizarse la aplicación del régimen provisional de inspecciones en pista y vigilancia de esta aeronave, las operaciones con ella también deben prohibirse.

(31) Por consiguiente, la compañía aérea debe ser sometida a una prohibición de todas sus operaciones, y transferida del anexo B al anexo A.

TAAG Angola Airlines

(32) Por invitación de las autoridades competentes de Angola y de la compañía aérea TAAG Angola Airlines, un equipo de expertos de la Comisión y de los Estados miembros efectuó una visita de información a Angola del 18 al 22 de febrero de 2008. Durante esta visita la compañía aérea presentó una situación actualizada de su plan de medidas correctoras y preventivas, cuya finalidad es restablecer el cumplimiento de las normas de la OACI. El informe del equipo reveló que TAAG Angola Airlines había realizado grandes progresos en la aplicación de su plan de medidas y, en conjunto, se puede considerar

que se llevaron a cabo más del 50 % de las medidas. En particular, se corrigieron en gran medida las observaciones relacionadas con las operaciones de vuelo y de suelo. Se pidió a la compañía aérea que continuase sus esfuerzos hasta la realización completa de su plan de medidas. Por otra parte, el equipo observó que la compañía aérea cumplió la primera etapa de una nueva certificación total realizada por las autoridades competentes de Angola.

(33) El equipo señaló también la existencia continua de significativas deficiencias en materia de aeronavegabilidad continuada y mantenimiento, que se comunicaron a TAAG Angola Airlines y a las autoridades angoleñas, y estimó que debían corregirse adecuadamente antes de modificar la prohibición de explotación impuesta a la compañía.

(34) El equipo también evaluó el plan de medidas correctoras propuestas por las autoridades competentes de Angola (INAVIC, Instituto nacional de aviación civil) cuya finalidad es mejorar el ejercicio de la supervisión de la seguridad de TAAG Angola Airlines junto con todas las compañías que dependen de su control normativo. Con ese fin, el equipo también evaluó el grado de cumplimiento por parte del INAVIC de las normas de la OACI aplicables sobre la base de los resultados de la auditoría del USOAP de la OACI de noviembre de 2007. El informe del equipo pone de manifiesto que el 16 de enero de 2008 se publicó una nueva ley de aviación civil y que el INAVIC está avanzando hacia el establecimiento de una autoridad de aviación civil independiente y bien estructurada. No obstante, el equipo señaló que las nuevas disposiciones de la ley de aviación civil y las normas de explotación específicas correspondientes no se habían aplicado todavía y que actualmente todas las compañías aéreas de Angola disponen de certificados de operador aéreo, lo que supone un incumplimiento del anexo 6 del Convenio de Chicago. Se invitó al INAVIC a continuar reestructurando su organización, a avanzar lo más rápidamente posible en el desarrollo de sus capacidades, así como a seguir con determinación con el proceso de nueva certificación de las compañías aéreas para demostrar el cumplimiento de las normas angoleñas y las normas de la OACI aplicables, y a comunicar los resultados a su debido tiempo a la Comisión.

(35) La Comisión reconoce el esfuerzo realizado por TAAG Angola Airlines y por el INAVIC para aplicar todas las medidas necesarias al cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes. No obstante, la Comisión considera prematuro por el momento tomar la decisión de retirar a TAAG Angola Airlines de la lista comunitaria por cuanto todavía existen significativas deficiencias de seguridad que deben subsanar tanto la compañía como las autoridades competentes. Por otra parte, el proceso de nueva certificación de TAAG Angola Airlines, así como del resto de las compañías aéreas, se encuentra todavía en fase de realización. La Comisión señala que, para que finalice el proceso de nueva certificación dentro del plazo previsto indicado por las autoridades competentes de Angola, es necesario incrementar considerablemente los recursos humanos y financieros.

- (36) La Comisión considera que el cumplimiento de las normas obligatorias de la OACI y de las prácticas recomendadas y, en particular, el ejercicio de la supervisión por parte de las autoridades competentes de Angola, depende también de los medios financieros a su disposición. La Comisión aguardará los informes de TAAG Angola Airlines y el INAVIC sobre los progresos logrados en el momento oportuno.

Mahan Air

- (37) El 14 de diciembre de 2007 y el 12 de marzo de 2008, la Comisión y algunos Estados miembros mantuvieron consultas con Mahan Air y las autoridades competentes de la República Islámica de Irán que versaron sobre la comprobación por parte de dichas autoridades de la aplicación progresiva de medidas correctoras por la citada compañía aérea. Durante las consultas del 14 de diciembre de 2007, la Comisión solicitó que le fuera enviada, antes del final de febrero de 2008, toda la documentación relacionada con los avances en la aplicación de las medidas correctoras por parte de Mahan Air.
- (38) En las consultas del 12 de marzo de 2008, las autoridades competentes de la República Islámica de Irán manifestaron que habían inspeccionado la compañía aérea Mahan Air y que todas las deficiencias de seguridad habían sido subsanadas, para su satisfacción. No obstante, ni la compañía aérea ni las autoridades iraníes presentaron documentación que facilitara pruebas sobre la aplicación de medidas correctoras con objeto de demostrar la adecuación de dichas medidas para aportar soluciones sostenibles y garantizar el cumplimiento real del plan de medidas correctoras, presentado en septiembre y noviembre de 2007.
- (39) El 26 de marzo de 2008, las autoridades competentes de la República Islámica de Irán presentaron a la Comisión documentación sobre informes detallados de los progresos y material relacionado con la aplicación de medidas correctoras por parte de Mahan Air tras una auditoría efectuada a la compañía. La Comisión tiene la intención de examinar la documentación presentada para comprobar si se han subsanado convenientemente las deficiencias de seguridad antes detectadas.
- (40) Hasta que se realice ese examen, la Comisión considera que en la actualidad no hay pruebas suficientes que demuestren que la compañía aérea ha aplicado las medidas correctoras para eliminar las deficiencias que motivaron su inclusión en la lista comunitaria.
- (41) Sobre la base de los criterios comunes, se considera que, actualmente, no se ha comprobado que Mahan Air haya tomado todas las medidas necesarias para ajustarse a las normas de seguridad pertinentes y que, por lo tanto, todavía no puede ser retirada del anexo A. La Comisión continuará cooperando con las autoridades competentes de la República Islámica de Irán para controlar la aplicación por parte de Mahan Airlines de las medidas correctoras y garantizar que se aportan soluciones sostenibles a largo plazo. Para ello, la Comisión pretende realizar una visita en los próximos meses.

Compañías aéreas de la Federación de Rusia

- (42) Tal como se indica en el Reglamento (CE) nº 1400/2007, en virtud de una decisión de las autoridades competentes de la Federación de Rusia de 26 de noviembre de 2007, algunas compañías aéreas con licencia de dichas autoridades tienen autorización para operar en la Comunidad únicamente con equipos específicos. Se trata de las siguientes compañías y aeronaves: Krasnoyarsk Airlines: aeronaves Boeing B-737 (EI-DNH/DNS/DNT/CBQ/CLZ/CLW), B-757 (EI-DUA/DUD/DUC/DUE), B-767 (EI-DMP/DMH), Tupolev Tu-214 (RA-65508), Tu-154M (RA-85720); Ural Airlines: aeronaves Airbus A-320 (VP-BQY/BQZ), Tu-154M (RA-85807/85814/85833/85844); Gazpromavia: aeronave Falcon-900 (RA-09000/09001/09006/09008); Atlant-Soyuz: aeronaves Boeing B-737 (VP-BBL/BBM), Tu-154M (RA-85709/85740); UTAir: aeronaves ATR-42 (VP-BCB/BCF/BPJ/BPK), Gulfstream IV (RA-10201/10202), Tu-154M (RA-85805/85808); Kavminvodyavia: aeronaves Tu-204 (RA-64022/64016), Tu-154M (RA-85715/85826/85746); Kuban Airlines: aeronave Yak-42 (RA-42386/42367/42375); Air Company Yakutia: aeronaves Tu-154M (RA-85700/85794) y B-757-200 (VP-BFI); Airlines 400: aeronave Tu-204 (RA-64018/64020). Además, de conformidad con la citada decisión, algunas compañías aéreas no están autorizadas a operar en la Comunidad con determinadas aeronaves; se trata de las siguientes compañías y aeronaves: Orenburg Airlines: aeronaves Tu-154 (RA-85768) y B-737-400 (VP-BGQ); Air Company Tatarstan: aeronaves Tu-154 (RA 85101 y RA-85109); Air Company Sibir: aeronave B-737-400 (VP-BTA); y Rossija: aeronaves Tu-154 (RA-85753 y RA-85835).
- (43) El 26 de marzo de 2008, las autoridades competentes de la Federación de Rusia comunicaron a la Comisión su intención de modificar su decisión de 26 de noviembre de 2007 en lo que respecta a las restricciones de explotación impuestas a determinadas compañías aéreas con licencia en la Federación de Rusia para suprimir todas las restricciones de explotación anteriores, impuestas a todas las compañías aéreas afectadas, a partir del 25 de abril de 2008.
- (44) El 27 de marzo, la Comisión invitó a las autoridades competentes de la Federación de Rusia a presentarle, así como al Comité de Seguridad Aérea, pruebas fiables sobre la mejora del sistema de supervisión interno de las compañías aéreas afectadas en lo que respecta a la seguridad de sus vuelos, pruebas que llevaron a las autoridades rusas a prever la adopción de una decisión para suprimir las restricciones de explotación de las compañías aéreas afectadas. Las autoridades rusas se comprometieron a presentar esa información el 9 de abril, a más tardar, y, junto con cada compañía aérea afectada, hacer presentaciones ante la Comisión y los Estados miembros sobre la seguridad de dichas compañías antes de la entrada en vigor de la decisión. El 2 de abril de 2008, las autoridades competentes de la Federación de Rusia se comprometieron ante el Comité de Seguridad Aérea, de acuerdo con la Comisión, a posponer la entrada en vigor de la decisión prevista si ésta recibe la información en una fecha posterior.

- (45) La Comisión toma nota de la decisión prevista por las autoridades competentes de la Federación de Rusia y tiene intención de examinar los documentos que las autoridades se comprometieron a presentar a la luz de los planes de medidas correctoras presentados anteriormente a la Comisión por las compañías aéreas afectadas. La Comisión pretende coordinar con las autoridades competentes de la Federación de Rusia los resultados de su examen antes de la entrada en vigor de la citada decisión.
- (46) Mientras tanto, deben seguir vigentes las disposiciones de la decisión de 26 de noviembre de 2007 de las autoridades competentes de la Federación de Rusia; por consiguiente, las operaciones en la Comunidad de las compañías aéreas mencionadas sólo pueden tener lugar en las condiciones establecidas en dicha decisión y contempladas en los considerandos 34 a 36 del Reglamento (CE) nº 1400/2007.
- (47) La Comisión tiene la intención de supervisar las realizaciones de las compañías aéreas mencionadas y examinar su situación en materia de seguridad a la luz de los resultados del procedimiento citado con el fin de adoptar, en caso necesario, medidas apropiadas para garantizar la aplicación en la Comunidad de todas las normas pertinentes, habida cuenta de las disposiciones del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 2111/2005.

Compañías aéreas de la República Kirguisa

- (48) Las autoridades de la República Kirguisa presentaron a la Comisión pruebas de la retirada de los certificados de operador aéreo de Galaxy Air por motivos de seguridad. Dado que esta compañía certificada en la República Kirguisa interrumpió sus actividades en consecuencia, debe ser retirada del anexo A.

Compañías aéreas de Guinea Ecuatorial

- (49) La Comisión fue informada de que la compañía aérea Ceiba Intercontinental está operando servicios comerciales en virtud de un certificado de operador aéreo expedido por las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial y solicitó a dichas autoridades que presentasen toda la información pertinente relativa a la citada compañía. Las autoridades competentes de Guinea Ecuatorial no respondieron a la solicitud de la Comisión.
- (50) Sobre la base de los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) nº 2111/2005, debe imponerse a la compañía aérea Ceiba Intercontinental una prohibición de explotación y, por consiguiente, debe incluirse en el anexo A.
- (51) La compañía aérea Cronos Airlines, con licencia en Guinea Ecuatorial, presentó documentación en la que solicitaba a la Comisión su retirada del anexo A y en la que manifestaba que las aeronaves explotadas por ella han

sido arrendadas con tripulación, de acuerdo con la fórmula «ACMI» (aeronave, tripulación, mantenimiento, seguro), a una compañía aérea con licencia en la República de Sudáfrica.

- (52) La Comisión considera que los documentos presentados por Cronos Airlines no justifican su retirada del anexo A. No obstante, se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a todas las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas que no estén sujetas a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Suazilandia

- (53) Las autoridades competentes de Suazilandia solicitaron que las compañías aéreas Royal Swazi Airways Corporation y Scan Air Charter fueran excluidas del anexo A ya que dichas compañías ya no poseen ninguna aeronave y, por consiguiente, no operan ningún servicio. Además, solicitaron la retirada del anexo A de la compañía aérea Swaziland Airlink ya que opera servicios con aeronaves cuya certificación y mantenimiento y cuyas licencias de la tripulación se realizan en la República de Sudáfrica. Las autoridades competentes de Suazilandia validan los certificados, autorizaciones y licencias de que se trate.
- (54) En lo que respecta a Royal Swazi Airways Corporation y Scan Air Charter, la Comisión considera que no está justificada su retirada del anexo A, ya que no hay pruebas de que dichas compañías hayan dejado de existir. Por lo que se refiere a la compañía aérea Swaziland Airlink, la Comisión estima que su retirada del anexo A no está justificada. No obstante, se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a todas las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas que no estén sujetas a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República de Indonesia

- (55) El 25 de marzo de 2008, la Comisión recibió un nuevo plan de medidas elaborado por las autoridades competentes de Indonesia que no iba acompañado de pruebas documentales justificativas de su aplicación y que demuestra que la realización de actuaciones significativas no está prevista para antes de septiembre de 2008. Dicha información no demuestra que las autoridades nacionales sean capaces en estos momentos de encargarse de la supervisión de todas las compañías aéreas a las que conceden la certificación, incluida Garuda.
- (56) La Comisión seguirá proporcionando asistencia técnica y apoyando activamente a Indonesia en la aplicación de las medidas necesarias para garantizar la seguridad.

(57) No obstante, la Comisión considera que actualmente dichas autoridades no han demostrado que hayan aplicado las medidas correctoras propuestas para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes y que, por consiguiente, no puede excluirse en estos momentos ninguna de las compañías aéreas de Indonesia de la lista comunitaria, a menos que tanto la compañía aérea como las autoridades nacionales competentes puedan demostrar el cumplimiento de las normas de la OACI.

Garuda Indonesia Airline

(58) La compañía aérea Garuda Indonesia Airline presentó los días 10 y 18 de marzo de 2008 a la Comisión una amplia documentación que incluía respuestas de la compañía a las observaciones planteadas por el equipo de expertos de la Comisión y los Estados miembros durante la inspección realizada del 5 al 9 de noviembre de 2007. Dicha documentación fue revisada cuidadosamente por la Comisión, que solicitó la presentación de información complementaria con el fin de completar la evaluación sobre la seguridad de Garuda. La compañía aérea se comprometió a presentar la citada información inmediatamente.

(59) También hizo una petición oficial, el 28 de marzo de 2008, para presentar sus comentarios oralmente ante el Comité de Seguridad Aérea durante su próxima reunión, que fueron escuchados posteriormente el 3 de abril de 2008.

(60) La Comisión y los Estados miembros tomaron nota de que la compañía aérea había hecho progresos en la aplicación de las medidas correctoras para subsanar los problemas mencionados en las observaciones del equipo en su informe de inspección. No obstante, también tomaron nota de que, con el fin de cumplir las normas de la OACI, deben seguir aplicándose medidas correctoras en numerosos aspectos, entre otros la instalación del sistema E-GPWS (sistema avanzado de alerta en caso de aproximación al suelo) en toda la flota de Boeing 737, la aplicación del programa de análisis de datos de vuelo en toda la flota de la compañía aérea, así como las mejoras necesarias de sus sistemas de control interno.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2008.

(61) De conformidad con las observaciones presentadas en los considerandos 55 a 60, la Comisión estima que la compañía aérea Garuda Indonesia Airline todavía no puede ser retirada del anexo A.

Observaciones generales sobre las demás compañías incluidas en los anexos A y B

(62) Pese a las peticiones específicas de la Comisión, ésta no ha recibido hasta el momento pruebas de la plena aplicación de medidas correctoras adecuadas por parte de las demás compañías incluidas en la lista comunitaria actualizada el 28 de noviembre de 2007 y de las autoridades responsables de la supervisión normativa de dichas compañías. Por consiguiente, sobre la base de los criterios comunes, se considera que dichas compañías aéreas deben seguir sujetas a una prohibición de explotación (anexo A) o a restricciones de explotación (anexo B), según proceda.

(63) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 474/2006 queda modificado de la siguiente forma:

- 1) Se sustituye el anexo A por el anexo A del presente Reglamento.
- 2) Se sustituye el anexo B por el anexo B del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente

ANEXO A

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA DENTRO DE LA COMUNIDAD ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
AIR KORYO	Desconocido	KOR	República Popular Democrática de Corea (RPDC)
AIR WEST CO. LTD	004/A	AWZ	Sudán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	009	AFG	Afganistán
MAHAN AIR	FS 105	IRM	República Islámica de Irán
SILVERBACK CARGO FREIGHTERS	Desconocido	VRB	Ruanda
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angola
UKRAINE CARGO AIRWAYS	145	UKS	Ucrania
UKRAINIAN MEDITERRANEAN AIRLINES	164	UKM	Ucrania
VOLARE AVIATION ENTREPRISE	143	VRE	Ucrania
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:		—	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICA ONE	409/CAB/MIN/TC/0114/2006	CFR	República Democrática del Congo (RDC)
AFRICAN AIR SERVICES COMMUTER SPRL	409/CAB/MIN/TC/0005/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIGLE AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0042/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BENI	409/CAB/MIN/TC/0019/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR BOYOMA	409/CAB/MIN/TC/0049/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR INFINI	409/CAB/MIN/TC/006/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TC/0118/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR NAVETTE	409/CAB/MIN/TC/015/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR TROPIQUES S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0107/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BEL GLOB AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0073/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0109/2006	BUL	República Democrática del Congo (RDC)
BRAVO AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0090/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

⁽¹⁾ Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo A si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BUSINESS AVIATION S.P.R.L.	409/CAB/MIN/TC/0117/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUTEMBO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0056/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CARGO BULL AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0106/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CETRACA AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/037/2005	CER	República Democrática del Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TC/0050/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMAIR	409/CAB/MIN/TC/0057/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TC/0111/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	409/CAB/MIN/TC/0054/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
EL SAM AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0002/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
ESPACE AVIATION SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0003/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TC/0008/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
FREE AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0047/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GALAXY INCORPORATION	409/CAB/MIN/TC/0078/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0051/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TC/0023/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
GREAT LAKE BUSINESS COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0048/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
HEWA BORA AIRWAYS (HBA)	409/CAB/MIN/TC/0108/2006	ALX	República Democrática del Congo (RDC)
I.T.A.B. — INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS	409/CAB/MIN/TC/0022/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KATANGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0088/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIVU AIR	409/CAB/MIN/TC/0044/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES	Ministerial signature (ordonnance 78/205)	LCG	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	409/CAB/MIN/TC/0113/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALILA AIRLIFT	409/CAB/MIN/TC/0112/2006	MLC	República Democrática del Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0007/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
PIVA AIRLINES	409/CAB/MIN/TC/0001/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
RWAKABIKA BUSHI EXPRESS	409/CAB/MIN/TC/0052/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFARI LOGISTICS SPRL	409/CAB/MIN/TC/0076/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SAFE AIR COMPANY	409/CAB/MIN/TC/0004/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
SERVICES AIR	409/CAB/MIN/TC/0115/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SUN AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0077/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TEMBO AIR SERVICES	409/CAB/MIN/TC/0089/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
THOM'S AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0009/2007	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TMK AIR COMMUTER	409/CAB/MIN/TC/020/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TC/0055/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANS AIR CARGO SERVICE	409/CAB/MIN/TC/0110/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
TRANSPORTS AERIENS CONGOLAIS (TRACO)	409/CAB/MIN/TC/0105/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
VIRUNGA AIR CHARTER	409/CAB/MIN/TC/018/2005	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TC/0116/2006	WDA	República Democrática del Congo (RDC)
ZAABU INTERNATIONAL	409/CAB/MIN/TC/0046/2006	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:			Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	Desconocido	Desconocido	Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	Desconocido	CEL	Guinea Ecuatorial
EUROGUINEANA DE AVIACION Y TRANSPORTES	2006/001/MTTCT/DGAC/SOPS	EUG	Guinea Ecuatorial
GENERAL WORK AVIACION	002/ANAC	n.d.	Guinea Ecuatorial
GETRA — GUINEA ECUATORIAL DE TRANSPORTES AEREOS	739	GET	Guinea Ecuatorial
GUINEA AIRWAYS	738	n.d.	Guinea Ecuatorial
UTAGE — UNION DE TRANSPORT AEREO DE GUINEA ECUATORIAL	737	UTG	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Indonesia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:			Indonesia
ADAM SKY CONNECTION AIRLINES	121-036	DHI	Indonesia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Desconocido	Indonesia
AIRFAST INDONESIA	135-002	AFE	Indonesia
ASCO NUSA AIR TRANSPORT	135-022	Desconocido	Indonesia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Desconocido	Indonesia
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Desconocido	Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
BALAI KALIBRASI FASITAS PENERBANGAN	135-031	Desconocido	Indonesia
CARDIG AIR	121-013	Desconocido	Indonesia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Desconocido	Indonesia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonesia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	Desconocido	Indonesia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonesia
EASTINDO	135-038	Desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	121-019	Desconocido	Indonesia
EKSPRES TRANSPORTASI ANTAR BENUA	135-032	Desconocido	Indonesia
GARUDA INDONESIA	121-001	GIA	Indonesia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonesia
INDONESIA AIR ASIA	121-009	AWQ	Indonesia
INDONESIA AIR TRANSPORT	135-017	IDA	Indonesia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Desconocido	Indonesia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonesia
KURA-KURA AVIATION	135-016	Desconocido	Indonesia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonesia
MANDALA AIRLINES	121-005	MDL	Indonesia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Desconocido	Indonesia
MEGANTARA AIRLINES	121-025	Desconocido	Indonesia
MERPATI NUSANTARA	121-002	MNA	Indonesia
METRO BATAVIA	121-007	BTV	Indonesia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Desconocido	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonesia
PELITA AIR SERVICE	135-001	PAS	Indonesia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Desconocido	Indonesia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Desconocido	Indonesia
REPUBLIC EXPRES AIRLINES	121-040	RPH	Indonesia

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonesia
SAMPURNA AIR NUSANTARA	135-036	Desconocido	Indonesia
SMAC	135-015	SMC	Indonesia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonesia
TRANS WISATA PRIMA AVIATION	121-017	Desconocido	Indonesia
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Desconocido	Indonesia
TRAVEL EXPRES AIRLINES	121-038	XAR	Indonesia
TRAVIRA UTAMA	135-009	Desconocido	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	121-018	TMG	Indonesia
TRI MG INTRA AIRLINES	135-037	TMG	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonesia
TRIGANA AIR SERVICE	135-005	TGN	Indonesia
WING ABADI NUSANTARA	121-012	WON	Indonesia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:		—	República Kirguisa
AIR CENTRAL ASIA	34	AAT	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
ASIA ALPHA AIRWAYS	32	SAL	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
BISTAIR-FEZ BISHKEK	08	BSC	República Kirguisa
BOTIR AVIA	10	BTR	República Kirguisa
CLICK AIRWAYS	11	CGK	República Kirguisa
DAMES	20	DAM	República Kirguisa
EASTOK AVIA	15	Desconocido	República Kirguisa
ESEN AIR	2	ESD	República Kirguisa
GOLDEN RULE AIRLINES	22	GRS	República Kirguisa
INTAL AVIA	27	INL	República Kirguisa
ITEK AIR	04	IKA	República Kirguisa

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo o número de licencia de explotación	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	República Kirguisa
KYRGYZSTAN	03	LYN	República Kirguisa
KYRGYZSTAN AIRLINES	01	KGA	República Kirguisa
MAX AVIA	33	MAI	República Kirguisa
OHS AVIA	09	OSH	República Kirguisa
S GROUP AVIATION	6	Desconocido	República Kirguisa
SKY GATE INTERNATIONAL AVIATION	14	SGD	República Kirguisa
SKY WAY AIR	21	SAB	República Kirguisa
TENIR AIRLINES	26	TEB	República Kirguisa
TRAST AERO	05	TSJ	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa		—	Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
BELLVIEW AIRLINES (S/L) LTD	Desconocido	BVU	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Suazilandia responsables de la supervisión normativa, lo que incluye las siguientes:	—	—	Suazilandia
AERO AFRICA (PTY) LTD	Desconocido	RFC	Suazilandia
JET AFRICA SWAZILAND	Desconocido	OSW	Suazilandia
ROYAL SWAZI NATIONAL AIRWAYS CORPORATION	Desconocido	RSN	Suazilandia
SCAN AIR CHARTER, LTD	Desconocido	Desconocido	Suazilandia
SWAZI EXPRESS AIRWAYS	Desconocido	SWX	Suazilandia
SWAZILAND AIRLINK	Desconocido	SZL	Suazilandia

ANEXO B

LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA SUJETA A RESTRICCIONES DENTRO DE LA COMUNIDAD ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (y nombre comercial, si es diferente)	Certificado de operador aéreo	Número OACI de designación de la compañía aérea	Estado del operador	Tipo de aeronave	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción	Estado de matrícula
AIR BANGLADESH	17	BGD	Bangladesh	B747-269B	S2-ADT	Bangladesh
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comoras	Toda la flota salvo: LET 410 UVP	Toda la flota salvo: D6-CAM (851336)	Comoras

⁽¹⁾ Se puede permitir el ejercicio de derechos de tráfico a las compañías aéreas enumeradas en el anexo B si éstas utilizan aeronaves arrendadas con tripulación a una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

REGLAMENTO (CE) N° 332/2008 DE LA COMISIÓN**de 11 de abril de 2008****que modifica el Reglamento (CE) n° 297/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación del contingente arancelario de carne de vacuno originaria de Chile**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

(3) Procede modificar el Reglamento (CE) n° 297/2003 en consecuencia.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1254/1999 del Consejo, de 17 de mayo de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la carne de vacuno ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 32, apartado 1,

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de la carne de vacuno.

Considerando lo siguiente:

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

(1) El Reglamento (CE) n° 297/2003 de la Comisión ⁽²⁾ regula la apertura y el modo de gestión, sobre una base plurianual, de un contingente arancelario de importación de determinados productos de carne de vacuno de calidad superior. Se deben expedir certificados de autenticidad que acrediten que los productos son originarios de Chile antes de importar determinados productos. El nombre de organismo expedidor de esos certificados figura en el anexo III de dicho Reglamento. El artículo 8, apartado 2, de dicho Reglamento dispone que se deberá revisar el anexo III en caso de que se designe un nuevo organismo expedidor.

Artículo 1

El anexo III del Reglamento (CE) n° 297/2003 se sustituye por el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(2) Chile ha notificado a la Comisión que ha designado un nuevo organismo autorizado a expedir certificados de autenticidad a partir del 1 de julio de 2008.

Será aplicable a partir del 1 de julio de 2008.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2008.

*Por la Comisión*Mariann FISCHER BOEL
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 160 de 26.6.1999, p. 21. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 98/2008 (DO L 29 de 2.2.2008, p. 5). El Reglamento (CE) n° 1254/1999 será sustituido por el Reglamento (CE) n° 1234/2007 (DO L 299 de 16.11.2007, p. 1) a partir del 1 de julio de 2008.

⁽²⁾ DO L 43 de 18.2.2003, p. 26. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 567/2007 (DO L 133 de 25.5.2007, p. 13).

ANEXO

«ANEXO III

Organismo habilitado por Chile para expedir certificados de autenticidad:

Asociación Gremial de Plantas Faenadoras Frigoríficas de Carnes de Chile

Teatinos 20 — Oficina 55

Santiago

Chile»

REGLAMENTO (CE) N° 333/2008 DE LA COMISIÓN

de 11 de abril de 2008

por el que se fijan los límites máximos aplicables en Portugal a las ayudas adicionales en el marco de la modulación facultativa instaurada por el Reglamento (CE) n° 378/2007 del Consejo

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 378/2007 del Consejo, de 27 de marzo de 2007, que establece las disposiciones relativas a la modulación facultativa de los pagos directos prevista en el Reglamento (CE) n° 1782/2003, por el que se establecen disposiciones comunes aplicables a los regímenes de ayuda directa en el marco de la política agrícola común y se instauran determinados regímenes de ayuda a los agricultores, y que modifica el Reglamento (CE) n° 1290/2005⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 1, apartado 3, párrafo tercero,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 378/2007 establece las condiciones que permiten a los Estados miembros aplicar, durante el período 2007-2012, una reducción, denominada en lo sucesivo «modulación facultativa», a todos los pagos directos que vayan a concederse en su territorio en virtud del Reglamento (CE) n° 1782/2003 del Consejo⁽²⁾.
- (2) Portugal decidió aplicar la modulación facultativa a partir de 2008, con una reducción anual del 10 %.
- (3) A fin de poder estimar los importes netos resultantes de la aplicación de la modulación facultativa que se pondrán a disposición de Portugal en concepto de ayuda comunitaria para sufragar las medidas incluidas en la programación del desarrollo rural, es necesario fijar los límites

máximos aplicables en Portugal al total de ayudas adicionales contempladas en el artículo 1, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n° 378/2007.

- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de pagos directos.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los límites máximos aplicables en Portugal al total de ayudas adicionales contempladas en el artículo 1, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n° 378/2007 serán los siguientes:

Año natural	millones EUR
2008	20,4
2009	20,4
2010	20,4
2011	20,4
2012	20,4

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2008.

Por la Comisión

Mariann FISCHER BOEL
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 95 de 5.4.2007, p. 1.

⁽²⁾ DO L 270 de 21.10.2003, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 293/2008 de la Comisión (DO L 90 de 2.4.2008, p. 5).

REGLAMENTO (CE) N° 334/2008 DE LA COMISIÓN**de 11 de abril de 2008****relativo a la clasificación de ciertas mercancías en la nomenclatura combinada**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) n° 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y a las medidas relativas al arancel aduanero común ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 9, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) Para asegurar la aplicación uniforme de la nomenclatura combinada anexa al Reglamento (CEE) n° 2658/87, conviene adoptar disposiciones relativas a la clasificación de las mercancías mencionadas en el anexo del presente Reglamento.
- (2) El Reglamento (CEE) n° 2658/87 establece las reglas generales para la interpretación de la nomenclatura combinada. Dichas reglas también se aplican a cualquier otra nomenclatura que la incluya, bien parcialmente, bien añadiendo subdivisiones y que se haya establecido mediante disposiciones comunitarias específicas, con objeto de aplicar medidas arancelarias o de otra índole en el marco de los intercambios de mercancías.
- (3) De conformidad con dichas reglas generales, las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro anexo deben clasificarse en los códigos NC correspondientes, que se indican en la columna 2, por los motivos indicados en la columna 3 del mencionado cuadro.

(4) Conviene señalar que las informaciones arancelarias vinculantes expedidas por las autoridades aduaneras de los Estados miembros en materia de clasificación de mercancías en la nomenclatura combinada y que no sean conformes al derecho establecido por el presente Reglamento, pueden seguir siendo invocadas por su titular durante un período de tres meses, conforme a las disposiciones del artículo 12, apartado 6, del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el código aduanero comunitario ⁽²⁾.

(5) El Comité del código aduanero no ha emitido ningún dictamen en el plazo establecido por su presidente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las mercancías descritas en la columna 1 del cuadro que figura en el anexo se clasificarán en la nomenclatura combinada en los códigos NC correspondientes que se indican en la columna 2 del mencionado cuadro.

Artículo 2

Las informaciones arancelarias vinculantes expedidas por las autoridades aduaneras de los Estados miembros que no sean conformes al derecho establecido por el presente Reglamento podrán seguir siendo invocadas durante un período de tres meses, conforme a las disposiciones del artículo 12, apartado 6, del Reglamento (CEE) n° 2913/92.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 11 de abril de 2008.

Por la Comisión

László KOVÁCS

Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 256 de 7.9.1987, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 275/2008 (DO L 85 de 27.3.2008, p. 3).

⁽²⁾ DO L 302 de 19.10.1992, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

ANEXO

Designación de la mercancía	Clasificación: (Código NC)	Motivación
(1)	(2)	(3)
<p>Producto con la siguiente composición (% en peso):</p> <ul style="list-style-type: none"> — alcohol etílico más del 90,0 — agua menos del 7,4 — etilenglicol 1,3 — butanona 1,3 <p>El producto se envasa en botellas de 1 y 3 litros y en contenedores de unos 100 litros.</p> <p>Tal y como se señala en el envase, el producto, entre otras aplicaciones, puede utilizarse directamente o diluido en agua, como líquido anticongelante o líquido preparado para descongelar.</p>	2207 20 00	<p>La clasificación está determinada por lo dispuesto en las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada y por el texto de los códigos NC 2207 Y 2207 20 00.</p> <p>La adición de butanona y, en menor medida, de etilenglicol hace que el producto sea impropio para el consumo humano pero no para usos industriales.</p> <p>El bajo porcentaje de etilenglicol no confiere al producto el carácter de líquido anticongelante o líquido para descongelar de la partida 3820.</p> <p>Por lo tanto, el producto debe clasificarse como alcohol etílico desnaturalizado del código NC 2207 20 00.</p>

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 27 de marzo de 2008

que modifica la Decisión 2005/779/CE, relativa a medidas zoonitarias de protección contra la enfermedad vesicular porcina en Italia

[notificada con el número C(2008) 1092]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/297/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 90/425/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativa a los controles veterinarios y zootécnicos aplicables en los intercambios intracomunitarios de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 10, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión 2005/779/CE de la Comisión, de 8 de noviembre de 2005, relativa a medidas zoonitarias de protección contra la enfermedad vesicular porcina en Italia ⁽²⁾, se adoptó en respuesta a la presencia de dicha enfermedad en ese país. En ella se establecen normas zoonitarias en relación con la enfermedad vesicular porcina para las regiones de ese Estado miembro reconocidas indemnes de esta enfermedad, así como para las regiones no reconocidas indemnes.

⁽¹⁾ DO L 224 de 18.8.1990, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 315 de 19.11.2002, p. 14).

⁽²⁾ DO L 293 de 9.11.2005, p. 28. Decisión modificada por la Decisión 2007/9/CE (DO L 7 de 12.1.2007, p. 15).

(2) A raíz de los brotes de enfermedad vesicular porcina aparecidos en 2007 en determinadas provincias italianas situadas en regiones reconocidas indemnes de dicha enfermedad, Italia ha adoptado medidas de conformidad con la Directiva 92/119/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1992, por la que se establecen medidas comunitarias generales para la lucha contra determinadas enfermedades de animales y medidas específicas respecto a la enfermedad vesicular porcina ⁽³⁾.

(3) Además, Italia ha suspendido el estatuto de indemne de enfermedad vesicular porcina para aquellas provincias en las que puede existir un riesgo significativo de que la enfermedad siga propagándose. Ha prohibido, asimismo, el traslado de cerdos desde esas provincias a otras regiones de Italia y a otros Estados miembros.

(4) Esas medidas tomadas por Italia han demostrado ser efectivas. Conviene, por lo tanto, modificar la Decisión 2005/779/CE a fin de prever la suspensión del estatuto de indemne de la enfermedad vesicular porcina para una provincia situada en una región reconocida indemne de esta enfermedad, de modo que Italia pueda responder con rapidez y transparencia en caso de producirse un brote de esa enfermedad en regiones reconocidas indemnes. La posibilidad de suspensión debe, por lo tanto, limitarse en el tiempo y, en caso de que persista el riesgo transcurrido el plazo establecido, debe adoptarse una Decisión de conformidad con el artículo 10, apartado 4, de la Directiva 90/425/CEE.

⁽³⁾ DO L 62 de 15.3.1993, p. 69. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/10/CE (DO L 63 de 1.3.2007, p. 24).

- (5) Por otra parte, los centros de concentración de ganado porcino son a menudo una fuente primaria de propagación de la enfermedad vesicular porcina. En consecuencia, Italia ha tomado medidas para mejorar el control del traslado de cerdos desde los centros de concentración y para prevenir cualquier posible propagación de la enfermedad. Dichas medidas deberían, por lo tanto, ampliarse, por lo que se refiere a la vigilancia de los centros de concentración de ganado porcino y, en especial, a las pruebas y los muestreos que han de llevarse a cabo.
- (6) Por tanto, debe modificarse la Decisión 2005/779/CE en consecuencia.
- (7) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.
3. Italia podrá reconocer de nuevo indemne de enfermedad vesicular porcina a la provincia a que se refiere el apartado 1 si se cumplen las siguientes condiciones:
- a) todas las explotaciones situadas en la provincia han sido sometidas en dos ocasiones, en un intervalo de 28 a 40 días, a un muestreo para las pruebas serológicas en un número de cerdos suficiente para detectar una prevalencia de la enfermedad vesicular porcina del 5 % con un intervalo de confianza del 95 %, y los resultados han sido negativos;
- b) las medidas para las zonas de protección y vigilancia establecidas alrededor de los brotes de enfermedad vesicular porcina en la provincia han dejado de aplicarse de conformidad con el anexo II, punto 7, apartados 3 y 4, y punto 8, apartado 3, letra b), de la Directiva 92/119/CEE;

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Decisión 2005/779/CE queda modificada como sigue:

- 1) El título del capítulo II se sustituye por el siguiente:

«RECONOCIMIENTO DE LAS REGIONES, PROVINCIAS Y EXPLOTACIONES ITALIANAS INDEMNES DE ENFERMEDAD VESICULAR PORCINA».

- 2) Se añade el artículo 3 bis siguiente:

«Artículo 3 bis

Suspensión del reconocimiento para determinadas provincias de una región reconocida indemne

1. Italia velará por que, en los casos en que se produzca un brote de enfermedad vesicular porcina en una provincia de una región reconocida libre de dicha enfermedad, se suspenda inmediatamente el reconocimiento de dicha provincia como indemne de la enfermedad, a menos que el origen de la infección se establezca claramente como un brote secundario y el estudio epidemiológico realizado de conformidad con el artículo 8 de la Directiva 92/119/CEE por lo que se refiere al brote haya demostrado que existe un riesgo insignificante de que la enfermedad siga propagándose.

2. Las medidas previstas en los artículos 7, 8 y 9 se aplicarán a la provincia a que se refiere el apartado 1.

- c) los resultados de la investigación epidemiológica realizada de conformidad con el artículo 8 de la Directiva 92/119/CEE por lo que se refiere a los brotes de enfermedad vesicular porcina no han demostrado que exista el riesgo de que la enfermedad siga propagándose.

4. Italia comunicará inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros las medidas adoptadas de conformidad con los apartados 1, 2 y 3 y publicará dichas medidas. La suspensión contemplada en el apartado 1 no excederá de seis meses.».

- 3) En el artículo 5, el apartado 3 se sustituye por el siguiente texto:

«3. En los centros de concentración de ganado porcino, el muestreo se llevará a cabo a intervalos de un mes:

a) para las pruebas serológicas, en un número de cerdos suficiente para detectar una prevalencia de la enfermedad vesicular porcina del 5 % con un intervalo de confianza del 95 %;

b) para las pruebas virológicas de heces, estas deberán de recogerse en todos los corrales en los que hay o haya habido cerdos.».

4) En el artículo 6, el apartado 4 se sustituye por el siguiente texto:

«4. En los centros de concentración de ganado porcino, el muestreo se llevará a cabo a intervalos de un mes:

- a) para las pruebas serológicas, en un número de cerdos suficiente para detectar una prevalencia de la enfermedad vesicular porcina del 5 % con un intervalo de confianza del 95 %;
- b) para las pruebas virológicas de heces, estas deberán recogerse en los corrales en los que hay o haya habido cerdos.».

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 27 de marzo de 2008.

Por la Comisión
Androulla VASSILIOU
Miembro de la Comisión

III

(Actos adoptados en aplicación del Tratado UE)

ACTOS ADOPTADOS EN APLICACIÓN DEL TÍTULO V DEL TRATADO UE

DECISIÓN 2008/298/PESC DEL CONSEJO

de 7 de abril de 2008

por la que se modifica la Decisión 2001/80/PESC relativa a la creación del Estado Mayor de la Unión Europea

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea y, en particular, su artículo 28, apartado 1,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 207, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 22 de enero de 2001, el Consejo adoptó la Decisión 2001/80/PESC ⁽¹⁾, (EMUE), cuyo mandato figuraba en el anexo de la Decisión.
- (2) El 19 de noviembre de 2007, el Consejo aprobó un conjunto de cuatro medidas para que el Estado Mayor de la Unión Europea (EMUE) aumentase su capacidad de realizar un planeamiento militar estratégico temprano de las operaciones dirigidas por la UE.
- (3) Procede modificar el mandato del EMUE para dar efecto a las citadas medidas, en espera de un análisis completo del mandato, una vez que se haya evaluado la aplicación de dichas medidas.
- (4) Por otra parte, el mandato del EMUE debe reflejar los cambios introducidos en las estructuras y procedimientos de gestión de crisis del Consejo desde la última modificación del mandato.
- (5) Procede asimismo modificar la Decisión 2001/80/PESC para tomar en consideración la adopción de la Decisión 2007/829/CE del Consejo, de 5 de diciembre de 2007, relativa al régimen aplicable a los expertos y militares nacionales destinados en comisión de servicio en la Secretaría General del Consejo ⁽²⁾.

DECIDE:

Artículo 1

La Decisión 2001/80/PESC queda modificada de la siguiente manera:

- 1) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Los miembros del Estado Mayor de la Unión Europea estarán sujetos a las normas establecidas en la Decisión 2007/829/CE del Consejo, de 5 de diciembre de 2007, relativa al régimen aplicable a los expertos y militares nacionales destinados en comisión de servicio en la Secretaría General del Consejo ^(*).

^(*) DO L 327 de 13.12.2007, p. 10.».

- 2) El anexo se sustituye por el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La presente Decisión surtirá efecto el día de su adopción.

Artículo 3

La presente Decisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Luxemburgo, el 7 de abril de 2008.

Por el Consejo
El Presidente
R. ŽERJAV

⁽¹⁾ DO L 27 de 30.1.2001, p. 7. Decisión modificada por la Decisión 2005/395/PESC (DO L 132 de 26.5.2005, p. 17).

⁽²⁾ DO L 327 de 13.12.2007, p. 10.

ANEXO

MANDATO Y ORGANIZACIÓN DEL ESTADO MAYOR DE LA UNIÓN EUROPEA (*)**1. Introducción**

En Helsinki, los Estados miembros de la UE decidieron crear en el Consejo nuevos órganos políticos y militares permanentes que permitieran a la UE asumir sus responsabilidades en toda la gama de misiones de prevención de conflictos y gestión de crisis definidas en el Tratado de la Unión Europea (TUE). Como establece el informe de Helsinki, el EMUE «dentro de la estructura del Consejo, aportará los conocimientos técnicos militares y dará apoyo a la PECSO, incluida la conducción de las operaciones militares de gestión de crisis dirigidas por la UE».

El Consejo Europeo, en su sesión de 12 y 13 de diciembre de 2003, acogió con satisfacción el documento titulado «Defensa europea: Consulta, planificación y operaciones entre la OTAN y la UE». Los días 16 y 17 de diciembre de 2004, el Consejo Europeo refrendó las propuestas pormenorizadas para la aplicación de dicho documento.

El 19 de noviembre de 2007, el Consejo acogió con satisfacción el informe presentado por el Secretario General/Alto Representante (SG/AR), a instancias del Consejo de mayo de 2007, sobre la capacidad del Estado Mayor de la UE de realizar una planificación estratégica temprana de las operaciones dirigidas por la UE; el Consejo aprobó la recomendación de que se aplicaran conjuntamente las cuatro medidas y las actuaciones definidas en las conclusiones del asesoramiento militar.

A continuación se define el mandato del EMUE.

2. Misión

El Estado Mayor se ocupará de la alerta temprana, la evaluación de la situación y la planificación estratégica de las misiones contempladas en el artículo 17, apartado 2, del TUE, entre ellas las definidas en la Estrategia Europea de Seguridad.

Ello abarca también la determinación de las fuerzas europeas nacionales y multinacionales y la ejecución de políticas y decisiones con arreglo a las directrices del Comité Militar de la Unión Europea (CMUE).

3. Función

- El Estado Mayor será la fuente de conocimientos militares de la UE.
- Constituirá el vínculo entre el CMUE de un lado y los recursos militares de que dispone la UE de otro y facilitará conocimientos militares a los órganos de la UE, con arreglo a las indicaciones formuladas por el CMUE.
- Desempeñará tres funciones principales: alerta temprana, evaluación de la situación y planificación estratégica.
- Llevará a cabo la planificación temprana con suficiente detalle, entre otras cosas, para permitir a los Estados miembros evaluar sus contribuciones potenciales de fuerzas y al EMUE facilitar los conocimientos técnicos adecuados a lo largo del proceso de toma de decisiones.
- Desempeñará una función de alerta temprana; planificará, evaluará y asesorará en lo referente al concepto de gestión de crisis y a la estrategia militar general, y ejecutará las decisiones y orientaciones del CMUE.
- Apoyará al CMUE en la evaluación de situaciones y en los aspectos militares de la planificación estratégica ⁽¹⁾ en toda la gama de las misiones contempladas en el artículo 17, apartado 2, del TUE, entre ellas las definidas en la Estrategia Europea de Seguridad, para todas las operaciones dirigidas por la UE, independientemente de si la UE se sirve o no de medios y capacidades de la OTAN.

(*) Explicación de las abreviaturas en el apéndice B.

(1) Definiciones:

Planificación estratégica: planificación de actividades que comienzan tan pronto como se determina que podría producirse una crisis o cuando se produce efectivamente, y terminan cuando los responsables políticos de la UE aprueban una opción militar estratégica o una serie de ellas. El proceso estratégico abarca la evaluación de situaciones militares, el establecimiento de un marco político-militar y la elaboración de opciones militares estratégicas.

Opción militar estratégica: posible acción militar encaminada a lograr los objetivos político-militares esbozados en el marco político-militar. Una opción militar estratégica incluirá un esbozo de descripción de la solución militar, los recursos necesarios, las limitaciones y recomendaciones sobre la designación del Comandante de la Operación y del Cuartel General de la Operación.

- Apoyará, a petición del SG/AR o del Comité Político y de Seguridad (CPS), las misiones temporales en terceros países u organizaciones internacionales, para proporcionar, según las necesidades, asesoramiento y asistencia sobre aspectos militares de la prevención de conflictos, la gestión de crisis y la estabilización posterior a los conflictos.
- Contribuirá a la elaboración, evaluación y revisión de los objetivos de capacidades, tomando en consideración la necesidad de que los Estados miembros interesados garanticen la coherencia con el Proceso de Planificación de la Defensa (DPP) de la OTAN y con el Proceso de Planificación y Análisis (PARP) de la Asociación para la Paz (APP), según los procedimientos acordados.
- Trabaja en estrecha coordinación con la Agencia Europea de Defensa.
- Tendrá la responsabilidad de supervisar, evaluar y presentar recomendaciones sobre formación, ejercicios e interoperabilidad, en lo que se refiere a las fuerzas y capacidades que los Estados miembros ponen a disposición de la UE.
- Conservará la capacidad de reforzar los cuarteles generales nacionales designados para dirigir una operación autónoma de la UE.
- Tendrá la responsabilidad de generar la capacidad de planificar y llevar a cabo una operación militar autónoma de la UE, y mantendrá la capacidad, dentro del EMUE, de establecer rápidamente un centro de operaciones para una operación concreta, en particular cuando se requiera una respuesta civil y militar conjunta y no se haya determinado para ello ningún cuartel general nacional, una vez que el Consejo, previo asesoramiento del CMUE, haya tomado una decisión respecto de tal operación.

4. Cometidos

- Facilitará conocimientos militares al SG/AR y a los órganos de la UE, bajo la dirección del EMUE.
- Efectuará un seguimiento de posibles crisis, apoyándose en las capacidades adecuadas de inteligencia nacionales e internacionales.
- Colaborará con el Centro de Situación Común en el campo del intercambio de información, de conformidad con el Acuerdo sobre la Capacidad Única de Análisis de Inteligencia.
- Se ocupará de la planificación militar estratégica anticipada.
- Llevará a cabo la planificación temprana con suficiente detalle, entre otras cosas, para permitir a los Estados miembros evaluar sus contribuciones potenciales de fuerzas y al EMUE facilitar los conocimientos técnicos adecuados a lo largo del proceso de toma de decisiones.
- Determinará y enumerará las fuerzas europeas nacionales y multinacionales para las operaciones dirigidas por la UE y coordinadas con la OTAN.
- Participará en el establecimiento y la preparación (incluida la formación y los ejercicios) de las fuerzas nacionales y multinacionales que los Estados miembros ponen a disposición de la UE. Los mecanismos de la relación con la OTAN se determinarán en los documentos pertinentes.
- Organizará y coordinará los procedimientos con los cuarteles generales nacionales y multinacionales, incluidos los que la OTAN ponga a disposición de la UE, velando en la medida de lo posible por la compatibilidad con los procedimientos de la OTAN.
- Contribuirá a los aspectos militares de la dimensión PESD de la lucha contra el terrorismo.
- Contribuirá al desarrollo de conceptos, doctrinas, planes y procedimientos relativos a la utilización de medios y capacidades militares para las operaciones de gestión de las consecuencias de catástrofes naturales o de origen humano.
- Programará, planificará, conducirá y evaluará los aspectos militares de los procedimientos de gestión de crisis de la UE, incluida la puesta en práctica de los procedimientos UE-OTAN.
- Participará en la estimación financiera de operaciones y ejercicios.

- Mantendrá los enlaces necesarios con los cuarteles generales nacionales y con los cuarteles generales multinacionales de las fuerzas multinacionales.
- Establecerá relaciones permanentes con la OTAN con arreglo a los dispositivos permanentes UE-OTAN.
- Acogerá a un equipo de enlace de la OTAN en el EMUE y mantendrá una Célula de la UE en SHAPE, con arreglo a lo dispuesto en el informe de la Presidencia sobre la PESD adoptado por el Consejo el 13 de diciembre de 2004.
- Establecerá las relaciones pertinentes con los interlocutores definidos en las Naciones Unidas, así como en otras organizaciones internacionales, incluidas la OSCE y la Unión Africana, previo acuerdo de estas organizaciones.
- Contribuirá a alimentar el proceso global que debe efectuarse para sacar las conclusiones de la experiencia adquirida.
- Llevará a cabo el planeamiento estratégico de contingencia por iniciativa del SGAR o del CPS.
- Contribuirá al desarrollo de un cuerpo de doctrina y conceptos que se nutrirá de la experiencia adquirida en operaciones y ejercicios civiles y militares.
- Preparará conceptos y procedimientos para el Centro de Operaciones de la UE y garantizará que el personal, las instalaciones y los equipos del Centro estén disponibles y preparados para las operaciones, los ejercicios y la formación.
- Se hará cargo del mantenimiento, actualización y sustitución del material del Centro de Operaciones de la UE y del mantenimiento de las instalaciones.

a) *Cometidos adicionales en situaciones de gestión de crisis*

- Recabará y procesará información específica de organizaciones de inteligencia y otros tipos de información de toda fuente disponible.
- Apoyará al CMUE en sus contribuciones a las orientaciones iniciales de planificación y a las directrices de planificación del CPS.
- Determinará las opciones estratégicas militares y les atribuirá la prioridad correspondiente, como base para el asesoramiento militar del CMUE al CPS. Para ello:
 - determinará las grandes opciones iniciales,
 - recabará, si procede, de fuentes externas apoyo sobre planificación en el que se analicen y desarrollen estas opciones con más detalle,
 - evaluará los resultados de este trabajo más detallado y encargará los ulteriores trabajos en esta línea que pudieran ser necesarios,
 - presentará al CMUE una evaluación general, indicando las prioridades y recomendaciones pertinentes.
- En coordinación con los órganos nacionales de planificación y, cuando proceda, junto con la OTAN, determinará qué fuerzas pueden tomar parte en posibles operaciones dirigidas por la UE.
- Asistirá al comandante de la operación en los contactos técnicos con países terceros que ofrezcan aportaciones militares a las operaciones dirigidas por la UE, así como en la preparación de la conferencia de generación de fuerzas.
- Continuará supervisando las situaciones de crisis.

- Previa solicitud de la DG E dirigida al Director General de la EMUE (DGEMUE), prestará asistencia a la planificación estratégica política y militar de la respuesta a las crisis, llevada a cabo bajo la responsabilidad de la DG E (elaboración de un concepto de gestión de la crisis, de una acción común, etc.).
- Previa solicitud de la DG E al DGEMUE, prestará asistencia a la planificación estratégica de la respuesta a las crisis (misiones de determinación de hechos, elaboración de un concepto de gestión de la crisis), que llevará a cabo bajo la responsabilidad de la DG E.
- Contribuirá a la planificación estratégica de respuesta a las crisis respecto de las operaciones conjuntas civiles y militares, mediante el desarrollo de opciones estratégicas, tal como se prevé en los procedimientos de gestión de crisis. Esta planificación se situará bajo la responsabilidad directa del DGEMUE y del Director de la capacidad civil de planeamiento y ejecución (DCPCC) y la autoridad general del SGAR.
- Previa solicitud del DCPCC al DGEMUE, prestará asistencia a la planificación, tanto estratégica como operativa, de la respuesta a las crisis en relación con las misiones civiles que se lleven a cabo bajo la responsabilidad del DCPCC.

b) *Cometidos adicionales durante las operaciones*

- El EMUE proporcionará, a través de la capacidad de guardia, una capacidad permanente e ininterrumpida de seguimiento de todas las misiones y operaciones de la PESD, a fin de garantizar la transmisión sistemática de la información específica de cada operación.
- Bajo la dirección del CMUE, el EMUE efectuará un seguimiento continuo de todos los aspectos militares de las operaciones. Realizará análisis estratégicos en contacto con el Comandante de la Operación, a fin de apoyar al CMUE en su función de asesoramiento al CPS, que asumirá la dirección estratégica.
- A la luz de la evolución de la situación política y operativa, presentará al CMUE nuevas opciones como base para el asesoramiento militar de este al CPS.
- Contribuirá al refuerzo del núcleo clave, y a la ulterior ampliación, según las necesidades, del Centro de Operaciones de la UE.
- Constituirá el núcleo clave permanente del Centro de Operaciones de la UE.
- Brindará asistencia a la coordinación de las operaciones civiles. Dichas operaciones serán planeadas y ejecutadas bajo la autoridad del DCPCC. Ayudará a la planificación, apoyo (incluida la posibilidad de recurrir a medios militares) y ejecución de operaciones civiles (el aspecto estratégico seguirá correspondiendo a la DG E IX).

5. Organización

- Estará situado bajo la dirección militar del CMUE, al que rendirá cuentas.
- El EMUE será un órgano de la Secretaría del Consejo que dependerá directamente del Secretario General y Alto Representante, y trabajará en estrecha cooperación con los demás servicios de la Secretaría General del Consejo.
- El EMUE estará dirigido por un Director General (DGEMUE), un general de tres estrellas.
- Estará compuesto por personal enviado por los Estados miembros en comisión de servicio, el cual actuará con carácter internacional, de conformidad con el régimen aplicable a los expertos y militares nacionales destinados en comisión de servicio en la Secretaría General del Consejo, así como a los funcionarios de la Secretaría General del Consejo y de la Comisión en comisión de servicio. Con objeto de mejorar el proceso de selección del EMUE, se alentará a los Estados miembros a presentar varios candidatos a cada una de las plazas solicitadas.
- A fin de poder abordar toda la gama de funciones y cometidos, el EMUE estará organizado según se indica en el apéndice A.
- En situaciones de gestión de crisis o en ejercicios, el EMUE podrá establecer equipos de planeamiento y gestión, utilizando para ello su propia experiencia y conocimientos, personal e infraestructura. Además podría, de ser necesario, solicitar personal a los Estados miembros de la UE, por medio del CMUE, como refuerzo temporal.

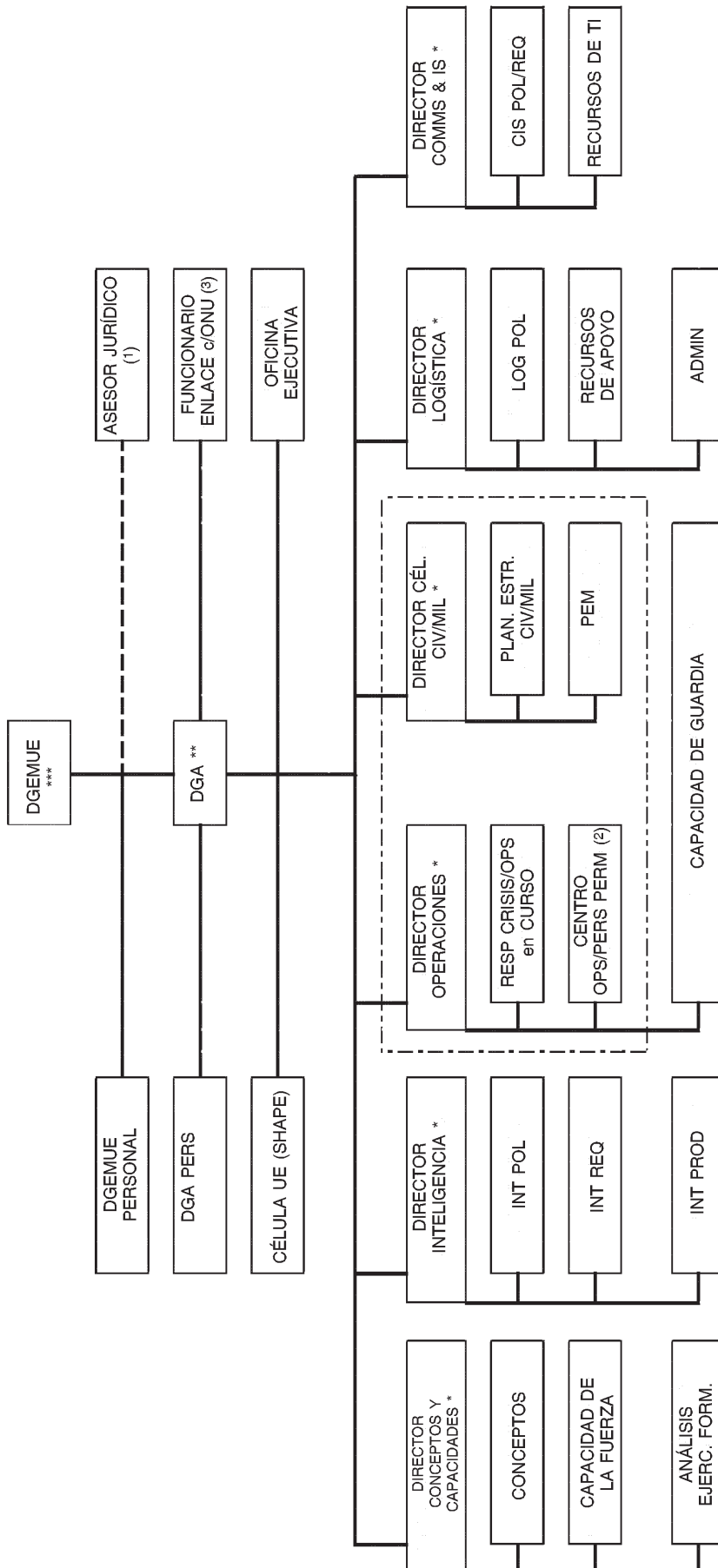
- El CMUE, por medio del DGEMUE, formulará recomendaciones sobre las actividades militares que lleve a cabo el EMUE en el marco de la gestión civil de crisis. La contribución del EMUE a los aspectos civiles de la gestión de crisis sigue correspondiendo a la DG E IX en lo que concierne a todas las actividades (planeamiento, misiones de determinación de los hechos, etc.), incluida la elaboración del concepto de gestión de crisis y, cuando proceda, de las opciones estratégicas civiles y policiales. Una vez adoptada la decisión de iniciar una misión, esas contribuciones recaerán bajo la responsabilidad del DCPCC. La información al Comité encargado de los Aspectos Civiles de la Gestión de Crisis (CIVCOM) sobre dichas actividades será conforme a los procedimientos establecidos para los aspectos civiles de la gestión de crisis.

6. Relaciones con terceros países

Las relaciones del EMUE con los miembros europeos de la OTAN no pertenecientes a la UE, los demás terceros Estados y los candidatos a la adhesión a la UE se determinarán en los documentos pertinentes sobre las relaciones de la UE con terceros países.

Apéndice A

ESQUEMA ORGANIZATIVO DE LA EMUE



(1) Miembro del Servicio Jurídico del Consejo

(2) Independiente cuando se activa

(3) Funcionario del EMUE en la Oficina de Enlaces de la Secretaría General del Consejo de la UE con las Naciones Unidas en Nueva York

*Apéndice B.***ABREVIACIONES****A**

ADMIN Sección de Administración

ANÁLISIS EJERC. FORM. Sección de Análisis de los Ejercicios y la Formación

APP Asociación para la Paz

C

CÉL CIV/MIL Célula Civil y Militar

CÉLULA CIV/MIL Célula Civil y Militar

CÉLULA UE SHAPE Célula de la UE en SHAPE (OTAN)

CENTRO OPS/PERS PERM Personal permanente del Centro de Operaciones

CIS División de Sistemas de Información y de Comunicaciones

CIS POL/REQ Sección de Políticas y Necesidades de la División de Sistemas de Información y de Comunicaciones

CIVCOM Comité encargado de los Aspectos Civiles de la Gestión de Crisis

CMUE Comité Militar de la Unión Europea

CPCC Capacidad Civil de Planeamiento y Ejecución

CPS Comité Político y de Seguridad

COMMS & IS Dirección de Sistemas de Información y de Comunicaciones

D

DGA Director General Adjunto

DGA PERS Colaboradores personales del DGA

DG E Dirección General E — Relaciones Exteriores y Político-Militares de la Secretaría General del Consejo de la UE

DG E IX Dirección de Gestión Civil de Crisis, dependiente de la DG E

DGEMUE Director General del Estado Mayor de la UE

DGEMUE PERS Colaboradores personales del DGEMUE

DCPCC Director de la Capacidad Civil de Planeamiento y Ejecución

DPP Proceso de Planificación de la Defensa (OTAN)

E

EMUE Estado Mayor de la Unión Europea

I

INT POL Sección de Política de Inteligencia

INT PROD Sección de Producción y Análisis de Inteligencia

INT REQ Sección de Necesidades de Inteligencia

L

LOG POL Sección de Políticas de Logística

O

OSCE Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa

P

PARP Proceso de Planificación y Análisis

PECSO Política Europea Común de Seguridad y Defensa

PEM Sección de Planeamiento y Evaluación Militar

PESD Política Europea de Seguridad y Defensa

PLAN. ESTR. CIV/MIL Sección de planeamiento estratégico de la Célula civil y militar

R

RECURSOS de APOYO Sección de Recursos de Apoyo

RECURSOS TI Sección de Recursos de Tecnologías de la Información

RESP CRISIS OPS EN CURSO Sección de Respuesta a las Crisis y de Operaciones en Curso

T

TUE Tratado de la Unión Europea

ACCIÓN COMÚN 2008/299/PESC DEL CONSEJO**de 7 de abril de 2008****por la que se modifica la Acción Común 2004/551/PESC relativa a la creación de la Agencia Europea de Defensa**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

HA ADOPTADO LA PRESENTE ACCIÓN COMÚN:

Artículo 1

Visto el Tratado de la Unión Europea y, en particular, su artículo 14,

La Acción Común 2004/551/PESC se modifica como sigue:

Considerando lo siguiente:

1) En el artículo 9, apartado 1, el punto 1.5 se sustituye por el texto siguiente:

«1.5. nombrará al Director Ejecutivo y a sus dos adjuntos».

(1) El 12 de julio de 2004, el Consejo adoptó la Acción Común 2004/551/PESC relativa a la creación de la Agencia Europea de Defensa ⁽¹⁾ («la Agencia»), que dispone, entre otras cosas, que el Director Ejecutivo y el Director Ejecutivo adjunto de la Agencia serán nombrados por la Junta Directiva a propuesta del Director de la Agencia y que ejercerán su cargo bajo la autoridad del Director de la Agencia y con arreglo a las decisiones de la Junta Directiva.

2) El artículo 10, apartados 1 y 2, se sustituye por el texto siguiente:

«1. El Director Ejecutivo, y los dos Directores Ejecutivos adjuntos, serán nombrados por la Junta Directiva a propuesta del Director de la Agencia por un período de tres años. La Junta Directiva podrá conceder una prórroga de dos años. El Director Ejecutivo, y los dos Directores Ejecutivos adjuntos, ejercerán su cargo bajo la autoridad del Director de la Agencia y con arreglo a las decisiones de la Junta Directiva.

(2) El 25 de septiembre de 2007, la Junta Directiva acordó recomendar, de acuerdo con el informe presentado por el Director de la Agencia sobre la aplicación de la Acción Común 2004/551/PESC, en virtud de su artículo 27, que el Consejo modificara dicha Acción Común en lo que se refiere a la creación de un segundo puesto de Director Ejecutivo adjunto y encomendar una revisión posterior en 2010.

2. El Director Ejecutivo, asistido por los dos Directores Ejecutivos adjuntos, tomará todas las medidas necesarias para garantizar la eficiencia y la eficacia de la labor de la Agencia. Será responsable de la supervisión y coordinación de las unidades funcionales, con objeto de garantizar la coherencia general de su trabajo. Será el jefe de personal de la Agencia.».

(3) Por consiguiente, la Acción Común 2004/551/PESC debe modificarse en consecuencia.

3) El artículo 27 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 27***Cláusula de revisión**

El Director de la Agencia presentará a la Junta Directiva, a más tardar el 30 de junio de 2010, un informe sobre la aplicación de la presente Acción Común con vistas a su eventual revisión por el Consejo.».

(4) De conformidad con el artículo 6 del Protocolo sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, Dinamarca no participa en la elaboración y aplicación de decisiones y acciones de la Unión Europea con implicaciones en el ámbito de la defensa. Por consiguiente, Dinamarca no ha participado en la elaboración y adopción de la presente Acción Común y no estará vinculada por ella.

Artículo 2

La presente Acción Común entrará en vigor el día de su adopción.

⁽¹⁾ DO L 245 de 17.7.2004, p. 17.

Artículo 3

La presente Acción Común se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Luxemburgo, el 7 de abril de 2008.

Por el Consejo
El Presidente
R. ŽERJAV
