



Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/870 del Consejo, de 14 de junio de 2018, por el que se aplica el artículo 21, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/44 relativo a las medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Libia** 1
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/871 de la Comisión, de 14 de junio de 2018, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión ⁽¹⁾** 5

DECISIONES

- ★ **Decisión de Ejecución (PESC) 2018/872 del Consejo, de 14 de junio de 2018, por la que se aplica la Decisión (PESC) 2015/1333 relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia** 22
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2018/873 de la Comisión, de 13 de junio de 2018, por la que se excluyen de la financiación de la Unión Europea determinados gastos efectuados por los Estados miembros con cargo al Fondo Europeo Agrícola de Garantía (FEAGA) y al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) [notificada con el número C(2018) 3826]** 29
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2018/874 de la Comisión, de 14 de junio de 2018, por la que se determina que una suspensión temporal del arancel aduanero preferencial con arreglo al artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 20/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo no es apropiada para las importaciones de plátanos (bananas) originarios de Nicaragua** 58

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

Corrección de errores

- ★ **Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/705 del Consejo, de 14 de mayo de 2018, por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 269/2014 relativo a la adopción de medidas restrictivas respecto de acciones que menoscaban o amenazan la integridad territorial, la soberanía y la independencia de Ucrania (DO L 118 I de 14.5.2018) 60**
- ★ **Corrección de errores de la Decisión (PESC) 2018/706 del Consejo, de 14 de mayo de 2018, por la que se modifica la Decisión 2014/145/PESC relativa a medidas restrictivas respecto de acciones que menoscaban o amenazan la integridad territorial, la soberanía y la independencia de Ucrania (DO L 118 I de 14.5.2018) 60**
- ★ **Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/989 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, que corrige y modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 149 de 13.6.2017) 61**

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/870 DEL CONSEJO

de 14 de junio de 2018

por el que se aplica el artículo 21, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/44 relativo a las medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Libia

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2016/44 del Consejo, de 18 de enero de 2016, relativo a las medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Libia y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 204/2011 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 21, apartado 1,

Vista la propuesta de la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 18 de enero de 2016, el Consejo adoptó el Reglamento (UE) 2016/44.
- (2) El 7 de junio de 2018, el Comité del Consejo de Seguridad de las Naciones establecido de conformidad con la Resolución 1970 (2011) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas incluyó a seis personas más en la lista de personas y entidades sujetas a medidas restrictivas.
- (3) Por lo tanto, procede modificar el anexo II del Reglamento (UE) 2016/44 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo II del Reglamento (UE) 2016/44 se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día 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 14 de junio de 2018.

Por el Consejo
La Presidenta
E. ZAHARIEVA

⁽¹⁾ DO L 12 de 19.1.2016, p. 1.

ANEXO

Se añaden las siguientes personas a la lista que figura en el anexo II del Reglamento (UE) 2016/44:

21. **Nombre:** 1: Ermias 2: Ghermay 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** dirigente de una red transnacional de trata **Fecha de nacimiento:** aproximadamente entre 35 y 45 años **Lugar de nacimiento:** (posiblemente Asmara, Eritrea) **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** a) Ermies Ghermay b) Ermias Ghirmay **Nacionalidad:** eritrea **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** (dirección conocida: Trípoli, Tarig sure n.º 51, probablemente se mudó a Sabratha en 2015). **Fecha de inclusión en la lista:** 7 de junio de 2018 **Información adicional:** incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Numerosas fuentes fiables, incluidas las investigaciones judiciales, aportan documentación amplia sobre Ermias Ghermay y lo identifican como uno de los agentes más importantes del África subsahariana implicados en el tráfico ilícito de migrantes en Libia. Ermias Ghermay dirige una red transnacional responsable de la trata y el tráfico ilícito de decenas de miles de migrantes, principalmente desde el Cuerno de África hasta la costa de Libia y de allí a los países de destino en Europa y los Estados Unidos. Tiene a su disposición hombres armados, así como almacenes y centros de internamiento en los que, presuntamente, se cometen graves abusos de los derechos humanos contra los migrantes. Trabaja en estrecha cooperación con redes libias de tráfico ilícito, como la de Abu-Qarin, y se le considera su «cadena de suministro del este». Su red se extiende desde Sudán hasta la costa de Libia y hasta Europa (Italia, Francia, Alemania, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido) y los Estados Unidos. Ghermay controla campos de internamiento privados en torno a la costa noroccidental de Libia en los que se retiene a los migrantes y se cometen graves abusos contra ellos. Los migrantes son transportados desde estos campos hasta Sabrata o Zawiya. En los últimos años, Ghermay ha organizado innumerables travesías peligrosas por mar, exponiendo a los migrantes, entre ellos numerosos menores, al riesgo de muerte. En 2015 el Tribunal de Palermo (Italia) dictó órdenes de detención contra Ermias Ghermay en relación con el tráfico ilícito de miles de migrantes en condiciones inhumanas, incluido el naufragio del 13 de octubre de 2013 cerca de Lampedusa, en el que fallecieron 266 personas.

22. **Nombre:** 1: Fitiwi 2: Abdelrazak 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** dirigente de una red transnacional de trata **Fecha de nacimiento:** aproximadamente entre 30 y 35 años **Lugar de nacimiento:** Massawa, Eritrea **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** Fitwi Esmail Abdelrazak **Nacionalidad:** eritrea **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** nd **Fecha de inclusión en la lista:** 7 de junio de 2018 **Información adicional:** incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Fitiwi Abdelrazak dirige una red transnacional responsable de la trata y el tráfico ilícito de decenas de miles de migrantes, principalmente desde el Cuerno de África hasta la costa de Libia y de allí a los países de destino en Europa y los Estados Unidos. Fitiwi Abdelrazak ha sido identificado en fuentes abiertas y en varias investigaciones judiciales como uno de los agentes de alto nivel responsables de la explotación y el abuso de un gran número de migrantes en Libia. Abdelrazak mantiene amplios contactos dentro de las redes libias de tráfico ilícito y ha amasado una inmensa fortuna a través del tráfico ilícito de migrantes. Tiene a su disposición hombres armados, así como almacenes y centros de internamiento en los que se cometen graves abusos de los derechos humanos. Su red está formada por células que se extienden desde Sudán, Libia e Italia hasta los países de destino de los migrantes. También compra migrantes a terceros, por ejemplo a otros centros de internamiento locales. Los migrantes son transportados desde estos campos hasta la costa libia. Abdelrazak ha organizado innumerables travesías peligrosas por mar, exponiendo a los migrantes, incluidos menores, al riesgo de muerte. Se relaciona a Abdelrazak con al menos dos naufragios de consecuencias mortales entre abril y julio de 2014.

23. Nombre: 1: Ahmad 2: Oumar 3: al-Dabbashi 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** comandante de la milicia Anas al-Dabbashi, dirigente de una red transnacional de trata **Fecha de nacimiento:** aproximadamente 30 años **Lugar de nacimiento:** (posiblemente Sabrata, barrio de Talil) **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** a) Al-Dabachi b) Al Ammu c) El tío d) Al-Ahwal **Nacionalidad:** libia **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** a) Garabulli, Libia b) Zawiya, Libia **Fecha de inclusión en la lista:** 7 de junio de 2018 **Información adicional:** incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Ahmad al-Dabbashi es el comandante de la milicia Anas al-Dabbashi, que anteriormente operaba en la zona costera situada entre Sabrata y Melita. Al-Dabbashi es un destacado dirigente de actividades ilícitas relacionadas con la trata de migrantes. El clan y la milicia de al-Dabbashi también mantienen vínculos con grupos terroristas y extremistas violentos. Al-Dabbashi realiza actividades actualmente en la zona de Zawiya, después de que en octubre de 2017 estallaran violentos enfrentamientos con otra milicia y con organizaciones de traficantes rivales en torno a la zona costera, en los que murieron más de 30 personas, entre ellas varios civiles. En respuesta a su expulsión, el 4 de diciembre de 2017 Ahmad al-Dabbashi prometió públicamente que volvería a Sabrata con armas y fuerza. Existen numerosas pruebas de que la milicia de al-Dabbashi ha estado involucrada directamente en la trata y el tráfico ilícito de migrantes y de que controla zonas de salida de migrantes, campamentos, viviendas francas y embarcaciones. Existe información que respalda la conclusión de que al-Dabbashi ha expuesto a los migrantes, algunos de ellos menores, a condiciones brutales y, en ocasiones, circunstancias mortíferas en tierra y en el mar. Tras los violentos enfrentamientos entre la milicia de al-Dabbashi y otra milicia en Sabrata, se encontraron miles de migrantes (muchos de ellos en estado grave) y la mayoría de ellos estaban retenidos en centros de la Brigada del Mártir Anas al-Dabbashi y de la milicia de Al-Ghul. El clan de Al-Dabbashi, y la milicia relacionada de Anas al-Dabbashi, mantienen vínculos desde hace mucho tiempo con el Estado Islámico de Irak y el Levante (EIL) y sus afiliados. Varios miembros del EIL han estado en sus filas, entre ellos Abdallah al-Dabbashi, el «califa» del EIL en Sabrata. Al-Dabbashi también estuvo involucrado presuntamente cuando se orquestó el asesinato de Sami Khalifa al-Gharabli, que había sido designado por el consejo municipal de Sabrata para contrarrestar las operaciones de tráfico ilícito de migrantes en julio de 2017. Las actividades de Al-Dabbashi han contribuido en gran medida a agravar la violencia y la inseguridad en el oeste de Libia y constituyen una amenaza para la paz y la estabilidad de Libia y los países vecinos.

24. Nombre: 1: MUS'AB 2: ABU-QARIN 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** dirigente de una red transnacional de trata **Fecha de nacimiento:** 19 de enero de 1983 **Lugar de nacimiento:** Sabrata, Libia **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** a) ABU-AL QASSIM OMAR Musab Boukrin b) El doctor c) Al-Grein **Nacionalidad:** libia **Pasaporte n.º:** a) 782633, expedido el 31 de mayo de 2005 b) 540794, expedido el 12 de enero de 2008 **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** nd **Fecha de inclusión en la lista:** 7 de junio de 2018 **Información adicional:** incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Mus'ab Abu-Qarin está considerado como un agente fundamental en las actividades de trata de seres humanos y tráfico ilícito de migrantes que se realizan en la zona de Sabrata, pero también opera desde Zawiya y Garibulli. Su red transnacional abarca Libia, destinos europeos, países del África subsahariana para la captación de migrantes y países árabes para el sector financiero. Se ha documentado en fuentes fiables su colusión en actividades de trata y tráfico ilícito de seres humanos con Ermias Ghermay, quien se ocupa de la «cadena de suministro del este» en nombre de Abu-Qarin. Se ha demostrado que Abu-Qarin mantiene vínculos con otros agentes que se dedican a la trata, en especial con Mohammed Kachlaf (primo y jefe de la brigada Al-Nasr, también propuesto para su inclusión en la lista) en Zawiya. Un antiguo cómplice de Abu-Qarin, que actualmente coopera con las autoridades libias, afirma que, solo en 2015, Abu-Qarin organizó las travesías por mar de 45 000 personas, en las cuales los migrantes, algunos de ellos menores, arriesgaron la vida. Abu-Qarin fue el organizador de un viaje que comenzó el 18 de abril de 2015 y acabó en un naufragio en el canal de Sicilia, en el que perdieron la vida 800 personas. Según las pruebas disponibles, que proceden entre otras cosas del Grupo de Expertos de las Naciones Unidas, Abu-Qarin es responsable de la detención de migrantes en condiciones brutales en Trípoli, cerca de la zona de Al-Wadi, y en las zonas turísticas de la costa cercanas a Sabrata donde permanecen detenidos los migrantes, entre otros lugares. Se ha comunicado que Abu-Qarin mantenía una relación estrecha con el clan de Al-Dabbashi de Sabrata, hasta que estalló un conflicto respecto a un «impuesto de protección». Según las fuentes, Abu-Qarin ha sobornado con dinero a personas cercanas a extremistas violentos de la zona de Sabrata a cambio de una autorización para traficar con migrantes en nombre de los círculos extremistas violentos, que se benefician económicamente de la explotación de la inmigración ilegal. Abu-Qarin está vinculado a una red de traficantes de personas formada por grupos armados salafistas de Trípoli, Sebha y Kufra.

25. **Nombre:** 1: Mohammed 2: Kachlaf 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** comandante de la brigada Shuhada al-Nasr, jefe de la guardia de la refinería de petróleo de Zawiya **Fecha de nacimiento:** nd **Lugar de nacimiento:** Zawiya, Libia **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** a) Kashlaf b) Koshlaf c) Keslaf d) al-Qasab **Nacionalidad:** libia **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** Zawiya, Libia **Fecha de inclusión en la lista:** 7 de junio de 2018 **Información adicional:** incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Mohammed Kachlaf es el jefe de la brigada Shuhada al-Nasr en Zawiya, en el oeste de Libia. Su milicia controla la refinería de Zawiya, un eje central de las operaciones de tráfico ilícito de migrantes. Kachlaf también controla los centros de internamiento, incluido el centro de internamiento de Nasr, que figura oficialmente bajo el control del Departamento de lucha contra la migración ilegal. Tal como se documenta en varias fuentes, la red de Kachlaf es una de las más dominantes en el ámbito del tráfico ilícito de migrantes y de la explotación de migrantes en Libia. Kachlaf mantiene vínculos estrechos con el jefe de la unidad local de la guardia costera de Zawiya, al-Rahman al-Milad, cuya unidad intercepta embarcaciones de migrantes, con frecuencia de redes rivales de tráfico ilícito de migrantes. A continuación se traslada a los migrantes a centros de internamiento controlados por la milicia al-Nasr, donde al parecer son retenidos en condiciones críticas. El Grupo de Expertos sobre Libia ha reunido pruebas que demuestran que hay migrantes que reciben palizas con frecuencia y que otros, en particular mujeres de países subsaharianos y Marruecos, son vendidos en el mercado local como «esclavos sexuales». El Grupo también constató que Kachlaf colabora con otros grupos armados y ha estado implicado en enfrentamientos violentos reiterados en 2016 y 2017.

26. **Nombre:** 1: Abd 2: Al-Rahman 3: al-Milad 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** comandante de la guardia costera en Zawiya **Fecha de nacimiento:** aproximadamente 29 años **Lugar de nacimiento:** Trípoli, Libia **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** a) Rahman Salim Milad b) al-Bija **Nacionalidad:** libia **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** Zawiya, Libia **Fecha de inclusión en la lista:** 7 de junio de 2018 **Información adicional:** incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Abd al Rahman al-Milad dirige la unidad regional de la guardia costera en Zawiya, a la que se relaciona constantemente con la violencia contra los migrantes y con otros traficantes de personas. El Grupo de Expertos de las Naciones Unidas afirma que Milad y otros miembros de la guardia costera están involucrados directamente en el hundimiento de embarcaciones de migrantes utilizando armas de fuego. Al-Milad colabora con otros traficantes de migrantes, como Mohammed Kachlaf (también propuesto para su inclusión en la lista), quien, tal como sugieren las fuentes, le brinda protección para que realice operaciones ilícitas relacionadas con la trata y el tráfico ilícito de migrantes. Varios testigos en investigaciones judiciales han declarado que fueron recogidos en el mar por hombres armados que iban a bordo de un barco de la guardia costera llamado Tallil (utilizado por al-Milad) y que posteriormente fueron conducidos al centro de internamiento de Al-Nasr, donde, presuntamente, permanecen en condiciones brutales y reciben palizas.

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/871 DE LA COMISIÓN**de 14 de junio de 2018****que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas cuya explotación queda prohibida o sujeta a restricciones dentro de la Unión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 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, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ estableció la lista que recoge las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, algunos Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Aérea («EASA») comunicaron a la Comisión datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. Asimismo, terceros países y organizaciones internacionales también comunicaron información pertinente. Atendiendo a esa información, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión informó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión reglamentaria, de los hechos y argumentos esenciales que podrían conducir a la decisión de imponer una prohibición de explotación dentro de la Unión o de modificar las condiciones de una prohibición de explotación en el caso de las compañías ya incluidas en la lista.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar los documentos facilitados por los Estados miembros, así como de presentar observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y ante el Comité establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo ⁽³⁾ (en lo sucesivo, el «Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión ha facilitado al Comité de Seguridad Aérea información actualizada sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽⁴⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Afganistán, Angola, Bolivia, Gambia, Indonesia, Libia, Nepal, Rusia y Venezuela. La Comisión también ha facilitado información al Comité de Seguridad Aérea sobre la situación de la seguridad aérea en Guinea Ecuatorial, Kazajistán, la India, Mauritania, Mozambique, Filipinas, Tailandia, Ucrania y Zambia.
- (6) La EASA presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea los resultados del análisis de los informes de las auditorías realizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI») en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI. En ese contexto, se invitó también a los Estados miembros a conceder prioridad a las inspecciones en rampa de aquellas compañías aéreas cuyas certificaciones hayan sido expedidas por terceros países en los cuales la OACI haya detectado la existencia de problemas de seguridad significativos o en los cuales la EASA haya observado deficiencias significativas en sus sistemas de supervisión de la seguridad. Además de las consultas evacuadas por la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la priorización de las inspecciones en rampa permitirá obtener más información sobre el nivel de seguridad que ofrezcan las compañías aéreas con certificaciones de esos terceros países.

⁽¹⁾ DO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se 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.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽³⁾ Reglamento (CEE) n.º 3922/1991 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de 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.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 8).

- (7) La EASA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras («SAFA») de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽¹⁾.
- (8) Además, la EASA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca de los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países afectados por las medidas o los requisitos de seguimiento del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Facilitó información sobre los planes y solicitudes de mayor asistencia técnica y cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil a fin de ayudar a contribuir a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales de aviación civil aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la EASA. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la base de datos de la Red de Colaboración y Asistencia en Seguridad Operacional de la OACI («SCAN» en sus siglas en inglés), acerca de la asistencia técnica que están prestando la Unión y sus Estados miembros para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre la función de alarma del programa SAFA y presentó las estadísticas actuales sobre los mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) Tras el análisis efectuado por la EASA de la información obtenida en las inspecciones en rampa realizadas a las aeronaves de las compañías aéreas de la Unión y en las inspecciones de normalización efectuadas por la EASA, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Bulgaria informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que había adoptado con respecto a la compañía aérea Bulgaria Air.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a adoptar las medidas necesarias en caso de que cualquier información pertinente en materia de seguridad indique la existencia de riesgos inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas internacionales de seguridad aplicables.

Compañías aéreas de Afganistán

- (12) El 13 de febrero de 2018 se celebró una reunión de consulta técnica entre representantes de la Comisión, la EASA y la Autoridad de Aviación Civil de la República Islámica de Afganistán («ACAA») y la compañía aérea *Kam Air*, relativa, en particular, a la actual prohibición de explotación impuesta a todas las compañías aéreas de Afganistán de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (13) En esa reunión, la ACAA facilitó información sobre los progresos realizados en la aplicación de la supervisión de la seguridad. En estos últimos años, la ACAA ha revocado o suspendido más certificados de operador aéreo («AOC»), varias aeronaves han sido inmovilizadas en tierra por no ser aptas para la navegación aérea, y se han adoptado medidas estrictas contra miembros de la tripulación de vuelo que no cumplían las normas internacionales de seguridad. Además, la ACAA informó de que todas las compañías aéreas registradas en Afganistán estaban sometidas a un proceso de recertificación de conformidad con las normas internacionales. Por el momento, solo dos compañías aéreas son titulares de un AOC válido, *Kam Air* y *Ariana Afghan Airlines*. *Kam Air* ha obtenido la recertificación plena de conformidad con el nuevo marco legislativo de Afganistán para la aviación, y *Ariana Afghan Airlines* está en proceso de recertificación. La ACAA reiteró que, dentro de las restricciones causadas por un entorno operativo complicado, está comprometida a llevar a cabo sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea.
- (14) La ACAA ha empezado a cumplimentar los cuestionarios en línea del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, enfoque de supervisión continua, de la OACI (USOAP – CMA), si bien no ha aportado pruebas. El representante permanente de Afganistán ante la OACI está concertando con esta la realización de una auditoría USOAP lo antes posible.
- (15) La compañía aérea *Kam Air* hizo una presentación sobre el desarrollo de la compañía y la gestión de la seguridad en la misma. En septiembre de 2014, el consejo ejecutivo de *Kam Air* decidió reconsiderar sus planes estratégicos y procedimientos tácticos en sus operaciones, para ajustarse plenamente a los nuevos reglamentos de la ACAA y a las normas y prácticas internacionales recomendadas. Se puso en marcha un programa de análisis de datos de vuelo y la compañía es consciente de los riesgos operativos. Están aplicándose sistemas de seguridad y gestión de la calidad.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

- (16) La Comisión valora los esfuerzos que está realizando la ACAA y el hecho de que esta exprese su compromiso de colaborar con la Comisión para presentarle actualizaciones sobre el estado de sus obligaciones en materia de vigilancia.
- (17) Sin embargo, la Comisión toma nota de que el entorno operativo en Afganistán sigue siendo complicado y de las consecuencias para la ACAA en lo que respecta a su capacidad para cumplir sus obligaciones de supervisión de la seguridad. La Comisión seguirá de cerca los resultados de la auditoría USOAP que habrá de realizar la OACI. Por consiguiente, la Comisión considera que, sobre la base de la información disponible, no es procedente modificar la lista de las compañías aéreas de Afganistán que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, con excepción de los transportistas afganos *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* y *Safi Airways*, cuyo AOC se había revocado, por lo que ya no tenían que figurar en la lista.
- (18) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que procede modificar la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión suprimiendo las compañías aéreas *Afghan Jet International Airlines*, *East Horizon Airlines* y *Safi Airways* del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

Compañías aéreas de Angola

- (19) En noviembre de 2008 ⁽¹⁾, todas las compañías aéreas certificadas en Angola, excepto una, quedaron sujetas a una prohibición de explotación, debido principalmente a la incapacidad de las autoridades responsables de la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas certificadas en Angola (INAVIC) para aplicar y hacer cumplir las normas internacionales de seguridad. Se hizo una excepción parcial para la compañía aérea *TAAG Angola Airlines*. *TAAG Angola Airlines* fue incluida en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽²⁾ y autorizada a operar en la Unión con una parte de su flota.
- (20) En marzo de 2017, la OACI realizó una misión de validación coordinada en Angola, partiendo de cuyos resultados, la OACI anunció que las autoridades competentes de Angola habían solucionado el problema de seguridad significativo en relación con las operaciones.
- (21) Mediante carta del 2 de abril de 2018, las autoridades competentes de Angola comunicaron a la Comisión los avances en la aplicación de las normas internacionales de seguridad y los resultados de la misión de validación coordinada de la OACI.
- (22) La Comisión valora los esfuerzos que realiza INAVIC y su compromiso de mantenerse en contacto con la Comisión para ofrecer información más detallada en cuanto a los avances en la supervisión de la seguridad de las compañías aéreas de las que son responsables.
- (23) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Angola.

Compañías aéreas de Bolivia

- (24) El 30 de enero de 2018 se celebró una reunión de consulta técnica entre representantes de la Comisión, la EASA y un Estado miembro, y altos representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia («DGAC»).
- (25) La Comisión había pedido a la DGAC que presentara una lista de documentos y acciones que debían llevarse a cabo. La DGAC facilitó oportunamente toda la documentación requerida, que la EASA analizó. La conclusión preliminar fue que los procedimientos estaban bien documentados, pero que no era posible evaluar si realmente se estaban aplicando bien. La DGAC parece estar bien dotada de personal en cuanto al número de inspectores; sin embargo, se precisaba más información para verificar si se dispone de los conocimientos técnicos necesarios para tareas especializadas.
- (26) A fin de obtener una visión más precisa de la supervisión de las operaciones aéreas, la Comisión pidió a la DGAC una planificación detallada de las auditorías e inspecciones previstas en 2018 y un resumen de las realizadas en 2016 y 2017 a cinco compañías aéreas de transporte de pasajeros que operan de manera regular y no regular.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1131/2008 de la Comisión, de 14 de noviembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 8 a 11 relativos a Angola.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 619/2009 de la Comisión, de 13 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 54 a 62 relativos a Angola. Reglamento de Ejecución (UE) 2016/963 de la Comisión, de 16 de junio de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 12 a 17 relativos a Angola.

- (27) Esta documentación adicional se envió a la EASA, que la recibió. La conclusión es que se ha producido un aumento significativo del índice de finalización de las inspecciones realizadas en 2016 y 2017. En el caso de *Boliviana de Aviación*, la única compañía aérea boliviana que opera en Europa, se ha llevado a cabo el 88 % de las actividades previstas. La DGAC comunicó la introducción en 2018 de un concepto de supervisión basada en el riesgo. Se observa que, en el caso de los demás operadores aéreos, aunque se ha llevado a cabo un análisis del riesgo, siguen precisándose mejoras.
- (28) La Comisión toma nota de la información facilitada por la DGAC. La Comisión considera que, sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la proporcionada por la DGAC en la reunión de consulta técnica de 30 de enero de 2018, en este momento no hay motivos para imponer prohibiciones de explotación ni restricciones operativas a compañías aéreas certificadas en Bolivia.
- (29) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay en este momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Bolivia.
- (30) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Bolivia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (31) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Gambia

- (32) En 2014 y 2015, las inspecciones SAFA de los operadores *Aeolus Air Ltd.* y *SIPJ (G) Ltd.*, ambas titulares de un AOC expedido por la Autoridad de Aviación Civil de Gambia (CAAG), pusieron de manifiesto graves deficiencias de seguridad.
- (33) El 24 de julio de 2015, la EASA envió una carta a la CAAG presentando los resultados de una inspección en rampa a la que se había sometido a *SIPJ (G) Ltd.* En la carta, la EASA también indicó a la CAAG que, aunque los planes de vuelo figuraban en la categoría de operaciones de la aviación general y las tripulaciones indicaron que operaban como vuelos de Estado, de hecho había pruebas de que las operaciones eran, en realidad, de carácter comercial.
- (34) Investigando más se comprobó que el avión en cuestión estaba registrado en los Estados Unidos de América. La EASA se puso en contacto con las autoridades de aviación civil de los Estados Unidos con respecto a esta aeronave. La EASA también se puso formalmente en contacto con las autoridades de Gambia, que no respondieron. *SIPJ (G) Ltd.* no ha solicitado una autorización de TCO.
- (35) En 2016, varias inspecciones SAFA del operador aéreo *SIPJ (G) Ltd.* arrojaron más resultados significativos. En todos los casos, los vuelos se habían declarado como operaciones de la aviación general. Sin embargo, había indicios de que los vuelos eran comerciales pero se declaraban como de aviación general para eludir las normas de seguridad aplicables de la OACI y, más concretamente, los requisitos de autorización de TCO en el espacio aéreo de la Unión.
- (36) Con el fin de realizar un seguimiento atento de la situación, la Comisión proseguirá las consultas con las autoridades de Gambia, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (37) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas registradas en Gambia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (38) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión puede intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (39) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Gambia.

Compañías aéreas de Indonesia

- (40) Del 12 al 21 de marzo de 2018, la Unión efectuó una visita de evaluación de la seguridad en Indonesia. En la visita participaron expertos de la Comisión, la EASA y los Estados miembros. La visita de evaluación sobre el terreno se desarrolló en las oficinas de la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia («DGCA de Indonesia») y en las de varias compañías aéreas certificadas en Indonesia, a saber: *Batik Air*, para comparar con la última visita de evaluación de la Unión en 2016; *Wings Air*, operador del mismo grupo (Lion Group) que *Batik Air* y gran operador de turbopropulsores (ATR42/72); *Sriwijaya Air*, el mayor operador que todavía figura en la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión; *TransNusa*, que tiene una flota mixta de turboventiladores y turbopropulsores (todos ellos certificados con arreglo a CASR-121); *Spirit Aviation Sentosa* y *Susi Air*, ambas certificadas con arreglo a CASR-135, que operan vuelos regionales y chárter. La evaluación incluyó visitas a dos zonas remotas: una base de *TransNusa* en Kupang y la sede de *Susi Air* en Pangandaran.
- (41) En la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno se constató que la DGCA no solo ha mantenido sus anteriores logros, sino que también ha mejorado considerablemente en diversos ámbitos desde la última visita en 2016. Muy relevante es la estabilidad alcanzada por la DGCA en la redacción de normas nacionales de aviación y la madurez presentada para realizar una supervisión adecuada y eficaz. Ya en ocasiones anteriores se observó que se habían tomado en consideración o adoptado diversos modelos reglamentarios a fin de que Indonesia pudiera demostrar que cumple las normas de la OACI. Este proceder era poco claro. El equipo de la Unión acogió con satisfacción la decisión de la DGCA de adoptar una política clara de adhesión a la normativa de la OACI y elaborar, por propia iniciativa, una normativa en consonancia con las últimas modificaciones de la OACI.
- (42) Los expertos pudieron determinar que las actividades de vigilancia —tanto las auditorías como las inspecciones— siguen planificándose anualmente y que la mayoría de ellas se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido.
- (43) La DGCA atrae suficiente personal, de acuerdo con el tamaño y el alcance del sector de la aviación que ha de supervisarse. El personal ha aumentado considerablemente desde 2016 y existen planes para contratar más recursos. Todos el personal entrevistado era cualificado y se constató que conocía sus tareas. Los programas y planes de formación teórica se consideraron apropiados. Sin embargo, se observó que sigue necesitándose más formación operativa de los inspectores en cuanto a la presentación de informes, la profundidad del control, el análisis de las causas subyacentes y la elaboración de conclusiones.
- (44) La DGCA de Indonesia demostró que, en caso necesario, se adoptan medidas de ejecución como cartas de advertencia, suspensiones, revocaciones y sanciones financieras. Desde 2017 se han emitido 4 revocaciones, 11 suspensiones y 21 cartas de advertencia.
- (45) El *Lion Group* está formado por seis compañías aéreas certificadas en tres Estados distintos y aplica un enfoque integrado a sus operaciones y a la gestión de la seguridad y la calidad. Dentro del *Lion Group*, *Batik Air* y *Wings Air* son titulares de AOC expedidos en Indonesia. *Batik Air* ya fue evaluada por la Unión en la visita de 2016 y demostró que sigue teniendo sistemas de gestión de la seguridad y aseguramiento de la calidad que funcionan bien. El operador persigue nuevas mejoras. *Batik Air* ha tenido en cuenta las observaciones que se le formularon en 2016 y ha incorporado mejoras no obligatorias, especialmente en el ámbito de la evaluación de los riesgos para la seguridad. *Wings Air* contrata tripulaciones de vuelo y personal profesional y dispone de sistemas para gestionar las distintas operaciones. Los directivos, de cada compañía aérea y del conjunto del grupo, reciben información y análisis sobre seguridad y calidad y adoptan las medidas pertinentes. Los directivos también divulgan la información y las medidas correctoras en sus publicaciones internas, por medios electrónicos o de otro tipo.
- (46) *Sriwijaya Air* es el tercer mayor operador en Indonesia. Tiene un sistema de gestión de la seguridad bien establecido. Los altos directivos entrevistados analizan adecuadamente las cuestiones pertinentes y conocen bien los sistemas utilizados en la gestión de la seguridad y el control de las operaciones en tierra y en vuelo. Además del control obligatorio de la tensión arterial y de la alcoholemia al comienzo de cada período de servicio (de las tripulaciones de vuelo y de cabina), *Sriwijaya Air* ha puesto en marcha, como política de empresa, un programa de detección aleatoria del consumo de drogas. El sistema de gestión de la calidad iniciado el año pasado se encuentra en sus primeras fases. Todos los miembros de la dirección de calidad son auditores cualificados. La gestión por *Sriwijaya Air* del mantenimiento de la aeronavegabilidad puede mejorar, de modo que sea posible conocer fácilmente el nivel de cumplimiento del programa de mantenimiento de cualquier aeronave.
- (47) *TransNusa* es un pequeño operador nacional. Su gestión del control del mantenimiento de la aeronavegabilidad y de las operaciones se ha considerado satisfactoria. El operador ha desarrollado un sistema de gestión de la seguridad que funciona bien y aplica con carácter voluntario un programa de análisis y supervisión de los datos de vuelo. Dispone de un sistema de gestión de la calidad que convendría seguir mejorando. Las instalaciones de mantenimiento de línea en Kupang eran adecuadas para el tipo de operaciones. En líneas generales, se consideró que *TransNusa* se ajusta a la normativa aplicable.

- (48) *Spirit Aviation Sentosa* es uno de los más pequeños operadores aéreos de Indonesia, certificado hace poco, y dispone de un AOC CAST-135. Tiene sus oficinas en Yakarta, pero las operaciones tienen lugar principalmente en zonas rurales de Papúa. Su sistema de gestión de la seguridad está bien desarrollado. En materia de operaciones, la organización se consideró satisfactoria. Debe mejorar el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (49) *Susi Air* es un operador con certificado CASR-135 que tiene una flota constituida principalmente por Cessna Grand Caravan. Dispone de un sistema de gestión de la seguridad. La clasificación de incidencias, la identificación de los riesgos más significativos y la gestión de los cambios se efectúan manualmente, partiendo de diferentes fuentes de datos sin normalizar. La carga de trabajo parece ser excesiva para el número de personas que se ocupan de las funciones del sistema de gestión de la seguridad. Sería necesario disponer de más personal para ello y de herramientas adecuadas, especialmente si la flota aumenta como se espera. El equipo de la UE tomó nota de la solidez de su sistema de tripulación, y del excelente entrenamiento de los pilotos. Por lo que respecta al mantenimiento, la empresa está bien establecida y equipada, y puede dar apoyo a las actividades de mantenimiento en lugares remotos. Excepto en mantenimiento, se constató que la empresa necesita más personal en otros ámbitos.
- (50) En general, el equipo de la UE observó que todos los operadores visitados parecen tener una política de notificación no punitiva.
- (51) Durante las visitas a los operadores en el marco de su sistema de gestión de la seguridad, entre los principales riesgos identificados figuraban los avisos de resolución del sistema de alerta de tráfico aéreo para la prevención de colisiones (TCAS-RA) y las aproximaciones no estabilizadas. Hay estudios que indican que se producen bastantes menos incidentes de este tipo recurriendo a las operaciones de navegación basadas en la performance (PBN). La aprobación del diseño de las operaciones PBN es responsabilidad de la DGCA. Dados los mayores riesgos identificados, se recomienda encarecidamente que la autoridad promueva el uso de las PBN. Para ello, la DGCA debe entablar un diálogo con todas las partes interesadas (compañías aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos) para promover el recurso a las PBN y elaborar un programa sólido que incluya la necesaria cooperación y formación.
- (52) La DGCA de Indonesia y las compañías aéreas *Sriwijaya Air*, *Wings Air* y *Susi Air* comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 30 de mayo de 2018. La DGCA de Indonesia presentó su actual estructura organizativa, con información sobre el personal asignado a la Dirección de Aeronavegabilidad y Operaciones de las Aeronaves, sobre el creciente presupuesto disponible para las tareas de supervisión de la seguridad y la formación de los inspectores y sobre la mudanza a instalaciones nuevas y modernas. La DGCA de Indonesia detalló los resultados de la última misión de validación coordinada de la OACI, de octubre de 2017, que dio una puntuación de ejecución efectiva del 80,34 %. La DGCA comunicó la situación actual y prevista de la aplicación de la navegación basada en la performance en 2017 y 2018, según la cual un número significativo de aeropuertos acabarán disponiendo de procedimientos de PBN. La DGCA de Indonesia hizo en su presentación una síntesis de las medidas correctoras tomadas con respecto a las observaciones formuladas por los expertos de la Unión en 2018 durante la visita de evaluación sobre el terreno. Sobre la base de esta visita de la Unión en 2018 y de la misión de validación coordinada de la OACI se estableció un programa de mejoras.
- (53) En la comparecencia, la DGCA informó a la Comisión sobre las acciones emprendidas a raíz de las auditorías de la misión de validación coordinada de la OACI en Indonesia y con respecto a las demás observaciones formuladas durante la visita de evaluación de la Unión sobre el terreno en 2018. Asimismo, se comprometió a entablar un diálogo permanente sobre seguridad con la Comisión, también ofreciendo la correspondiente información de seguridad y mediante nuevas reuniones, siempre y cuando la Comisión lo considere necesario.
- (54) *Sriwijaya Air* forma parte del *Sriwijaya Air Group*. *Sriwijaya Air* presentó sus planes de ampliación de la flota, de los actuales 37 aviones a 42 en 2021, detalló el proceso de contratación de los pilotos y presentó una descripción de las zonas de operaciones, formación y mantenimiento. *Sriwijaya Air* ofreció información sobre su sistema de gestión de la seguridad, proceso de análisis de datos de vuelo e indicadores de rendimiento de la seguridad. La empresa también informó de la supervisión a la que la DGCA había sometido a *Sriwijaya Air* en 2017, ya concluida, y comunicó los resultados. *Sriwijaya Air* presentó el plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2018.
- (55) *Wings Air* presentó la estructura y el funcionamiento de su sistema de gestión de la seguridad y los procesos que ha iniciado para garantizar la seguridad de sus operaciones. En la comparecencia, *Wings Air* también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca del plan de medidas correctoras elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno en 2018. Dicho plan incluye medidas correctoras basadas en un análisis de las causas subyacentes de tales observaciones. Además, *Wings Air* dio explicaciones sobre su investigación relativa a la reciente colisión en tierra en que se vio implicada una de sus aeronaves, así como las acciones en materia de seguridad que *Wings Air* tomó inmediatamente después del accidente.

- (56) *Susi Air* presentó la organización, el tipo de actividades y la diversidad de su personal, detallando el proceso de contratación de pilotos y la formación que reciben en el Centro de Formación. *Susi Air* subrayó el exigente proceso de cualificación, describió los procedimientos y las políticas de la empresa para garantizar la seguridad de las operaciones en zonas remotas de Papúa y dio detalles del mantenimiento y de las operaciones. El sistema electrónico de gestión de la seguridad que se utiliza facilita la declaración inmediata de incidentes, lo que contribuye a una sólida cultura de la seguridad. *Susi Air* informó de la supervisión a la que la DGCA había sometido a *Susi Air* en 2017, ya concluida, y comunicó los resultados. *Susi Air* expuso el plan de medidas correctoras que ha elaborado sobre la base de las observaciones derivadas de la visita de la Unión de evaluación sobre el terreno.
- (57) La Comisión toma nota con satisfacción de que, en respuesta a los accidentes de los últimos años, la DGCA de Indonesia determinó cinco ámbitos prioritarios para una acción más decidida, desarrolló medidas de atenuación apropiadas e informó de ellas a todas las compañías aéreas del país. Entre estos ámbitos prioritarios figuran las salidas de pista. A este respecto, la Comisión anima a la DGCA a analizar siempre las causas subyacentes a incidentes graves o accidentes, y a garantizar que todas las compañías aéreas indonesias lo hagan.
- (58) La Comisión toma nota con satisfacción del plan de acción sobre capacidades de despliegue acelerado de la PBN desarrollado por la DGCA, en consonancia con las recomendaciones del informe de la Unión sobre la evaluación de la seguridad, y subraya la importancia de su aplicación efectiva.
- (59) La Comisión toma nota de la buena disposición de la DGCA para seguir recibiendo a expertos extranjeros en su Dirección de Aeronavegabilidad y Operaciones de las Aeronaves, con el fin de formar a sus inspectores en el desempeño cada vez más eficaz de sus funciones, y de su disposición para invertir en estas sesiones de formación.
- (60) La Comisión subraya la importancia capital que para las autoridades indonesias tiene garantizar que la DGCA mantenga intactas sus capacidades de supervisión de la seguridad mediante una asignación suficiente de recursos que le permita hacer frente eficazmente al tamaño del sector indonesio de la aviación, en particular dado el crecimiento previsto. La Comisión toma nota del compromiso del Gobierno de Indonesia al respecto.
- (61) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluidos los resultados de la visita de marzo de 2018 y la audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea, la Comisión considera que hay pruebas suficientes de que la DGCA y las compañías aéreas certificadas en Indonesia cumplen las normas internacionales de seguridad aplicables y las prácticas recomendadas.
- (62) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para suprimir todas las compañías aéreas certificadas en Indonesia de anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (63) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Indonesia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (64) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas de seguridad internacionales, la Comisión puede intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Libia

- (65) El 20 de abril de 2018 se celebró una reunión técnica entre representantes de la Comisión, la EASA, un Estado miembro, representantes del Gobierno de Libia y la Autoridad de Aviación Civil de Libia («LYCAA»).
- (66) En esta reunión, la LYCAA facilitó información actualizada sobre los progresos realizados en la aplicación del plan de acción corrector de la OACI en los ámbitos en que la LYCAA busca asistencia técnica, así como sobre el programa encaminado a levantar la prohibición de la UE. La LYCAA reiteró su compromiso con el cumplimiento de las obligaciones internacionales relativas a la seguridad aérea. La LYCAA comunicó que está trabajando intensamente en ello y que la situación ha mejorado ostensiblemente.
- (67) La Comisión valora los esfuerzos que está realizando la LYCAA y el hecho de que esta exprese su compromiso de colaborar con la Comisión para presentarle actualizaciones sobre el estado de sus obligaciones en materia de vigilancia. Sin embargo, la presentación de la LYCAA ofreció una información limitada y no suficientemente detallada. Además, el entorno operativo en Libia sigue siendo muy complicado. El 30 de abril de 2018, la Comisión envió a la LYCAA una carta pidiendo información técnica adicional.

- (68) La última auditoría de la OACI tuvo lugar en 2007, y la aplicación efectiva fue del 28,86 %. La LYCAA está trabajando en el plan de acción corrector. La Comisión recomienda que Libia reciba una misión de validación coordinada de la OACI / auditoría USOAP, como paso importante previo a que se levante la actual prohibición de compañías aéreas de Libia. Además, sería importante resolver satisfactoriamente las dificultades operativas derivadas de la compleja situación de seguridad. La Comisión también recomienda a la LYCAA que se concentre en recibir la misión de validación coordinada de la OACI / auditoría USOAP. Entre tanto, podría recibirse valiosa información de seguridad de los operadores extranjeros que decidiesen volver a operar en Libia.
- (69) La Comisión considera que, sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la proporcionada por la LYCAA en la reunión técnica del 20 de abril de 2018, no procede modificar la lista de las compañías aéreas de Libia que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (70) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de la Unión de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Libia.

Compañías aéreas de Nepal

- (71) El 19 de enero de 2018 se celebró una reunión técnica entre representantes de la Comisión, la EASA, un Estado miembro y la Autoridad de Aviación Civil de Nepal («CAAN»). Se invitó a la CAAN a Bruselas a fin de que pusiera al día a la Comisión en cuanto a la aplicación mejorada de las normas de seguridad internacionales en el sistema de aviación de Nepal.
- (72) La última reunión organizada por la Comisión con la CAAN había tenido lugar en noviembre de 2014. En febrero de 2014 se realizó una visita de la Unión de evaluación sobre el terreno, que confirmó la escasa aplicación de las normas internacionales de seguridad aérea. De conformidad con el informe final de esta visita, se plantearon varias observaciones con respecto a los reglamentos, procedimientos y prácticas de la CAAN en el ámbito de la concesión de licencias al personal.
- (73) En la reunión de 19 de enero de 2018, la CAAN dio información sobre las medidas tomadas para elaborar un marco legislativo nacional conforme con las normas de seguridad internacionales y mejorar el sistema de vigilancia de la seguridad en Nepal, con inclusión de los progresos en la prevención de accidentes. Durante la reunión, la Comisión pidió a la CAAN información adicional.
- (74) Mediante escrito de 2 de marzo de 2018, la CAAN presentó a la Comisión pruebas del trabajo realizado para dar respuesta a las observaciones de la visita *in situ* de la Unión para la evaluación de la seguridad, de febrero de 2014.
- (75) La CAAN también facilitó, entre otras cosas, información sobre el plan anual de vigilancia y auditoría regulatoria para 2017, la propuesta de programa de vigilancia de la seguridad para 2018, la lista de comprobación para el análisis de las carencias del programa estatal de seguridad, junto con la lista de la política estatal de seguridad, y la situación de la aplicación del sistema de gestión de la seguridad de las compañías aéreas de Nepal.
- (76) Sobre la base de la información actualmente disponible, la CAAN ha realizado algunos progresos en la aplicación de las normas internacionales de seguridad. Sin embargo, por el momento no se dispone de suficientes pruebas fehacientes que justifiquen en esta fase una relajación de las restricciones operativas impuestas a las compañías aéreas de Nepal. En efecto, las supuestas mejoras deben verificarse para poder tomar una decisión fundada en cuanto al posible levantamiento de la prohibición que afecta a las compañías aéreas de Nepal. A este respecto, podría contemplarse una visita de evaluación de la Unión a Nepal.
- (77) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Nepal.

Compañías aéreas de Rusia

- (78) La Comisión, la EASA y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido llevando a cabo un estrecho seguimiento de los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular dando prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas que deben efectuarse con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.

- (79) El 26 de abril de 2018, representantes de la Comisión, la EASA y un Estado miembro se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo («FATA»). El objetivo de esa reunión era revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas rusas sobre la base de los informes SAFA de las inspecciones en rampa para el período comprendido entre el 9 de abril de 2017 y el 8 de abril de 2018 y detectar los casos que requirieran especial atención. Esta reunión también sirvió para informar a la Comisión acerca de las medidas de supervisión específicas de seguridad que la FATA está tomando con vistas a la Copa Mundial de la FIFA de 2018.
- (80) Durante la reunión, la Comisión revisó más detalladamente los resultados SAFA de 9 compañías aéreas certificadas en Rusia. Aunque no se encontraron problemas de seguridad sobre la base de las inspecciones en rampa, la FATA comunicó a la Comisión sus actividades de supervisión de la seguridad en esas compañías aéreas y de las medidas de ejecución tomadas contra dos de ellas.
- (81) Por lo que respecta a la Copa Mundial de la FIFA de 2018, la FATA comunicó a la Comisión las medidas adicionales tomadas con vistas a garantizar la seguridad aérea durante su celebración.
- (82) Sobre la base de la información disponible, incluida la información proporcionada por la FATA en la reunión de consulta técnica de 26 de abril de 2018, se considera que la FATA tiene la capacidad y la voluntad de resolver deficiencias de seguridad de compañías aéreas certificadas en Rusia. Por dichos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de ninguna de las compañías aéreas certificadas en Rusia.
- (83) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Rusia.
- (84) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad por parte de las compañías aéreas de Rusia, dando prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012. Si tales inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de dichas normas, la Comisión podría verse obligada a tomar medidas contra las compañías aéreas de Rusia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Venezuela

- (85) El 6 de marzo de 2017, la compañía aérea *Avior Airlines*, certificada en Venezuela, solicitó a la EASA una autorización de TCO. La EASA evaluó esta solicitud y concluyó que una nueva evaluación no conduciría a la expedición de una autorización de TCO para *Avior Airlines*, que no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 452/2014. Por ello, el 4 de octubre de 2017 la EASA denegó la solicitud de TCO de *Avior Airlines* por motivos de seguridad.
- (86) Se invitó al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) de Venezuela y a *Avior Airlines* a comparecer ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea el 14 de noviembre de 2017, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (87) La información disponible en el momento de la comparecencia, basada en la evaluación de seguridad para la autorización de TCO realizada por la EASA, las inspecciones en rampa realizadas por los Estados miembros y la información facilitada por el INAC y por *Avior Airlines*, puso de manifiesto que el INAC tiene que seguir desarrollando su capacidad de inspección de las compañías aéreas de las que es responsable, y que *Avior Airlines* no estaba en condiciones de resolver sus deficiencias de seguridad.
- (88) Por todo ello, se modificó la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión añadiendo la compañía aérea *Avior Airlines* al anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁾.
- (89) La información actualmente disponible, basada en las constataciones de la inspección SAFA, pone de manifiesto que se ha comprobado la existencia de graves deficiencias de seguridad por parte de *Avior Airlines*. Ni *Avior Airlines* ni el INAC están en condiciones de subsanar dichas deficiencias de seguridad, como demuestra, entre otras cosas, el inadecuado e insuficiente plan de acción de medidas correctoras que *Avior Airlines* presentó en respuesta a las constataciones de SAFA y que el ratio SAFA de las compañías aéreas de Venezuela ha empeorado desde octubre de 2017.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 787/2007 de la Comisión, de 4 de julio de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión, considerandos 70 a 81 relativos a Venezuela.

- (90) Con el fin de realizar un seguimiento atento de la situación, la Comisión proseguirá las consultas con las autoridades de Venezuela, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (91) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes, dando prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Venezuela de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (92) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes para esta debido al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión puede intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.
- (93) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, se considera por tanto que no hay por el momento motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión con respecto a las compañías aéreas de Venezuela.
- (94) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.
- (95) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 474/2006 se modifica como sigue:

- 1) El anexo A se sustituye por el texto del anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el texto del anexo II 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*.

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

Hecho en Bruselas, el 14 de junio de 2018.

*Por la Comisión,
en nombre del Presidente,
Violeta BULC
Miembro de la Comisión*

ANEXO I

«ANEXO A

LISTA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS CUYA EXPLOTACIÓN QUEDA PROHIBIDA DENTRO DE LA UNIÓN,
CON EXCEPCIONES ⁽¹⁾

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador
(1)	(2)	(3)	(4)
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	República Islámica de Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT) LTD	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Islámica de Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	República Islámica de Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	República Islámica de Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines, incluida en el anexo B, en particular:			República de Angola
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	República de Angola
AIR GICANGO	009	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	República de Angola
AIR NAVE	017	Desconocido	República de Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	República de Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Desconocido	República de Angola
DIEXIM	007	Desconocido	República de Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Desconocido	República de Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	República de Angola
HELIANG	010	Desconocido	República de Angola

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas del anexo A que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

(1)	(2)	(3)	(4)
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Desconocido	República de Angola
MAVEWA	016	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	República de Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República del Congo
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	República del Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Desconocido	República del Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Desconocido	República del Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	República del Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	República del Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Desconocido	República del Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Desconocido	República del Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	República del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0112/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/ TVC/0053/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/ TVC/0056/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/ TVC/00625/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/ TVC/2012	BUL	República Democrática del Congo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/ TVC/0028/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/ TVC/0064/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/ TVC/0050/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
CONGO AIRWAYS	019/CAB/MIN/ TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo
DAKOTA SPRL	409/CAB/MIN/ TVC/071/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo

(1)	(2)	(3)	(4)
GOMAIR	409/CAB/MIN/ TVC/011/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/ TVC/0059/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/001/2011	KGO	República Democrática del Congo
MALU AVIATION	098/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/ TVC/009/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVE AIR	004/CAB/MIN/ TVC/2015	Desconocido	República Democrática del Congo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/ TVC/2012	Desconocido	República Democrática del Congo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/ TVC/0084/2010	Desconocido	República Democrática del Congo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/ TVC/073/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/ TVC/0247/2011	Desconocido	República Democrática del Congo
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Desconocido	Guinea Ecuatorial
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Eritrea responsables de la supervisión normativa, en particular:			Eritrea
ERITREAN AIRLINES	AOC n.º 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC n.º 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Gabonesa responsables de la supervisión normativa, excepto Afrijet y SN2AG, incluidas en el anexo B, en particular:			República Gabonesa

(1)	(2)	(3)	(4)
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/ DSA	EKG	República Gabonesa
ALLEGIANCE AIR TOURIST	007/MTAC/ANAC-G/ DSA	LGE	República Gabonesa
NATIONALE REGIONALE TRANSPORT (N.R.T.)	008/MTAC/ANAC-G/ DSA	NRG	República Gabonesa
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/ DSA	SKG	República Gabonesa
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/ DSA	SVG	República Gabonesa
TROPICAL AIR-GABON	011/MTAC/ANAC-G/ DSA	Desconocido	República Gabonesa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Kirguisa responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Kirguisa
AIR BISHKEK (<i>antiguamente EASTOK AVIA</i>)	15	EAA	República Kirguisa
AIR MANAS	17	MBB	República Kirguisa
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	República Kirguisa
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	República Kirguisa
HELI SKY	47	HAC	República Kirguisa
AIR KIRGUISTAN	03	LYN	República Kirguisa
MANAS AIRWAYS	42	BAM	República Kirguisa
S GROUP INTERNATIONAL (<i>antiguamente S GROUP AVIATION</i>)	45	IND	República Kirguisa
SKY BISHKEK	43	BIS	República Kirguisa
SKY KG AIRLINES	41	KGK	República Kirguisa
SKY WAY AIR	39	SAB	República Kirguisa
TEZ JET	46	TEZ	República Kirguisa
VALOR AIR	07	VAC	República Kirguisa
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia

(1)	(2)	(3)	(4)
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática Federal de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática Federal de Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	República Democrática Federal de Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
GOMA AIR	064/2010	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MAKALU AIR	DESCONOCIDO	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	República Democrática Federal de Nepal
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	República Democrática Federal de Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	Nepal	República Democrática Federal de Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	República Democrática Federal de Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	República Democrática Federal de Nepal

(1)	(2)	(3)	(4)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe responsables de la supervisión normativa, en particular:			Santo Tomé y Príncipe
<i>AFRICA'S CONNECTION</i>	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
<i>STP AIRWAYS</i>	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
<i>AIR RUM, LTD</i>	DESCONOCIDO	RUM	Sierra Leona
<i>DESTINY AIR SERVICES, LTD</i>	DESCONOCIDO	DTY	Sierra Leona
<i>HEAVYLIFT CARGO</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
<i>ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD</i>	DESCONOCIDO	ORJ	Sierra Leona
<i>PARAMOUNT AIRLINES, LTD</i>	DESCONOCIDO	PRR	Sierra Leona
<i>SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD</i>	DESCONOCIDO	SVT	Sierra Leona
<i>TEEBAH AIRWAYS</i>	DESCONOCIDO	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
<i>ALFA AIRLINES SD</i>	54	AAJ	República de Sudán
<i>BADR AIRLINES</i>	35	BDR	República de Sudán
<i>BLUE BIRD AVIATION</i>	11	BLB	República de Sudán
<i>ELDINDER AVIATION</i>	8	DND	República de Sudán
<i>GREEN FLAG AVIATION</i>	17	Desconocido	República de Sudán
<i>HELEJETIC AIR</i>	57	HJT	República de Sudán
<i>KATA AIR TRANSPORT</i>	9	KTV	República de Sudán
<i>KUSH AVIATION CO.</i>	60	KUH	República de Sudán
<i>NOVA AIRWAYS</i>	46	NOV	República de Sudán
<i>SUDAN AIRWAYS CO.</i>	1	SUD	República de Sudán
<i>SUN AIR</i>	51	SNR	República de Sudán
<i>TARCO AIR</i>	56	TRQ	República de Sudán»

ANEXO II

«ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Designador de la OACI en tres letras	Estado del operador	Tipo de aeronave restringida	Marca o marcas de matrícula y, si se conoce, número de serie de construcción de las aeronaves restringidas	Estado de matrícula
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	República de Angola	Toda la flota salvo: aeronaves de tipo Boeing B737-700, aeronaves de tipo Boeing B777-200, aeronaves de tipo Boeing B777-300 y aeronaves de tipo Boeing B777-300ER.	Toda la flota salvo: aeronaves de la flota de Boeing B737-700, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B777-200, según se menciona en el AOC; aeronaves de la flota de Boeing B777-300, según se menciona en el AOC y aeronaves de la flota de Boeing B777-300ER, según se menciona en el AOC.	República de Angola
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
AFRIJET BUSINESS SERVICE ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo Falcon 50, 2 aeronaves de tipo Falcon 900.	Toda la flota salvo: TR-LGV; TR-LGY; TR-AF; TR-AFR.	República Gabonesa
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	República Gabonesa	Toda la flota salvo: 1 aeronave de tipo Challenger CL-601, 1 aeronave de tipo HS-125-800.	Toda la flota salvo: TR-AAG, ZS-AFG	República Gabonesa; República de Sudáfrica
IRAN AIR	FS100	IRA	República Islámica de Irán	Todas las aeronaves de tipo Fokker F100 y de tipo Boeing B747.	Aeronaves de tipo Fokker F100, según se menciona en el AOC; aeronaves de tipo Boeing B747, según se menciona en el AOC.	República Islámica de Irán
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	República Popular Democrática de Corea	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	República Popular Democrática de Corea»

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas del anexo B que ejerzan sus derechos de tráfico utilizando aeronaves arrendadas con tripulación de una compañía aérea que no esté sujeta a una prohibición de explotación, a condición de que se cumplan las normas de seguridad pertinentes.

⁽²⁾ Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (PESC) 2018/872 DEL CONSEJO

de 14 de junio de 2018

por la que se aplica la Decisión (PESC) 2015/1333 relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 31, apartado 2,

Vista la Decisión (PESC) 2015/1333 del Consejo, de 31 de julio de 2015, relativa a la adopción de medidas restrictivas en vista de la situación existente en Libia y por la que se deroga la Decisión 2011/137/PESC ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12, apartado 1,

Vista la propuesta de la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 31 de julio de 2015, el Consejo adoptó la Decisión (PESC) 2015/1333.
- (2) El 7 de junio de 2018, el Comité del Consejo de Seguridad de las Naciones, establecido de conformidad con la Resolución 1970 (2011) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, incluyó a seis personas más en la lista de personas y entidades sujetas a medidas restrictivas.
- (3) Por lo tanto, procede modificar los anexos I y III de la Decisión (PESC) 2015/1333 en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Los anexos I y III de la Decisión (PESC) 2015/1333 se modifican con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 14 de junio de 2018.

Por el Consejo

La Presidenta

E. ZAHARIEVA

⁽¹⁾ DO L 206 de 1.8.2015, p. 34.

ANEXO

I. Se añaden las siguientes personas a la lista que figura en el anexo I de la Decisión (PESC) 2015/1333:

21. Nombre: 1: Ermias 2: Ghermay 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: aproximadamente entre 35 y 45 años Lugar de nacimiento: (posiblemente Asmara, Eritrea) Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Ermies Ghermay b) Ermias Ghirmay Nacionalidad: eritrea Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: (dirección conocida: Trípoli, Tarig sure n.º 51, probablemente se mudó a Sabratha en 2015). Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Numerosas fuentes fiables, incluidas las investigaciones judiciales, aportan documentación amplia sobre Ermias Ghermay y lo identifican como uno de los agentes más importantes del África subsahariana implicados en el tráfico ilícito de migrantes en Libia. Ermias Ghermay dirige una red transnacional responsable de la trata y el tráfico ilícito de decenas de miles de migrantes, principalmente desde el Cuerno de África hasta la costa de Libia y de allí a los países de destino en Europa y los Estados Unidos. Tiene a su disposición hombres armados, así como almacenes y centros de internamiento en los que, presuntamente, se cometen graves abusos de los derechos humanos contra los migrantes. Trabaja en estrecha cooperación con redes libias de tráfico ilícito, como la de Abu-Qarin, y se le considera su «cadena de suministro del este». Su red se extiende desde Sudán hasta la costa de Libia y hasta Europa (Italia, Francia, Alemania, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido) y los Estados Unidos. Ghermay controla campos de internamiento privados en torno a la costa noroccidental de Libia en los que se retiene a los migrantes y se cometen graves abusos contra ellos. Los migrantes son transportados desde estos campos hasta Sabrata o Zawiya. En los últimos años, Ghermay ha organizado innumerables travesías peligrosas por mar, exponiendo a los migrantes, entre ellos numerosos menores, al riesgo de muerte. En 2015 el Tribunal de Palermo (Italia) dictó órdenes de detención contra Ermias Ghermay en relación con el tráfico ilícito de miles de migrantes en condiciones inhumanas, incluido el naufragio del 13 de octubre de 2013 cerca de Lampedusa, en el que fallecieron 266 personas.

22. Nombre: 1: Fitiwi 2: Abdelrazak 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: aproximadamente entre 30 y 35 años Lugar de nacimiento: Massawa, Eritrea Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: Fitwi Esmail Abdelrazak Nacionalidad: eritrea Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: nd Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Fitiwi Abdelrazak dirige una red transnacional responsable de la trata y el tráfico ilícito de decenas de miles de migrantes, principalmente desde el Cuerno de África hasta la costa de Libia y de allí a los países de destino en Europa y los Estados Unidos. Fitiwi Abdelrazak ha sido identificado en fuentes abiertas y en varias investigaciones judiciales como uno de los agentes de alto nivel responsables de la explotación y el abuso de un gran número de migrantes en Libia. Abdelrazak mantiene amplios contactos dentro de las redes libias de tráfico ilícito y ha amasado una inmensa fortuna a través del tráfico ilícito de migrantes. Tiene a su disposición hombres armados, así como almacenes y centros de internamiento en los que se cometen graves abusos de los derechos humanos. Su red está formada por células que se extienden desde Sudán, Libia e Italia hasta los países de destino de los migrantes. También compra migrantes a terceros, por ejemplo a otros centros de internamiento locales. Los migrantes son transportados desde estos campos hasta la costa libia. Abdelrazak ha organizado innumerables travesías peligrosas por mar, exponiendo a los migrantes, incluidos menores, al riesgo de muerte. Se relaciona a Abdelrazak con al menos dos naufragios de consecuencias mortales entre abril y julio de 2014.

23. Nombre: 1: Ahmad 2: Oumar 3: al-Dabbashi 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: comandante de la milicia Anas al-Dabbashi, dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: aproximadamente 30 años Lugar de nacimiento: (posiblemente Sabrata, barrio de Talil) Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Al-Dabachi b) Al Ammu c) El tío d) Al-Ahwal Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: a) Garabulli, Libia b) Zawiya, Libia Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Ahmad al-Dabbashi es el comandante de la milicia Anas al-Dabbashi, que anteriormente operaba en la zona costera situada entre Sabrata y Melita. Al-Dabbashi es un destacado dirigente de actividades ilícitas relacionadas con la trata de migrantes. El clan y la milicia de al-Dabbashi también mantienen vínculos con grupos terroristas y extremistas violentos. Al-Dabbashi realiza actividades actualmente en la zona de Zawiya, después de que en octubre de 2017 estallaran violentos enfrentamientos con otra milicia y con organizaciones de traficantes rivales en torno a la zona costera, en los que murieron más de 30 personas, entre ellas varios civiles. En respuesta a su expulsión, el 4 de diciembre de 2017 Ahmad al-Dabbashi prometió públicamente que volvería a Sabrata con armas y fuerza. Existen numerosas pruebas de que la milicia de al-Dabbashi ha estado involucrada directamente en la trata y el tráfico ilícito de migrantes y de que controla zonas de salida de migrantes, campamentos, viviendas francas y embarcaciones. Existe información que respalda la conclusión de que al-Dabbashi ha expuesto a los migrantes, algunos de ellos menores, a condiciones brutales y, en ocasiones, circunstancias mortíferas en tierra y en el mar. Tras los violentos enfrentamientos entre la milicia de al-Dabbashi y otra milicia en Sabrata, se encontraron miles de migrantes (muchos de ellos en estado grave) y la mayoría de ellos estaban retenidos en centros de la Brigada del Mártir Anas al-Dabbashi y de la milicia de Al-Ghul. El clan de Al-Dabbashi, y la milicia relacionada de Anas al-Dabbashi, mantienen vínculos desde hace mucho tiempo con el Estado Islámico de Irak y el Levante (EIL) y sus afiliados. Varios miembros del EIL han estado en sus filas, entre ellos Abdallah al-Dabbashi, el «califa» del EIL en Sabrata. Al-Dabbashi también estuvo involucrado presuntamente cuando se orquestó el asesinato de Sami Khalifa al-Gharabli, que había sido designado por el consejo municipal de Sabrata para contrarrestar las operaciones de tráfico ilícito de migrantes en julio de 2017. Las actividades de Al-Dabbashi han contribuido en gran medida a agravar la violencia y la inseguridad en el oeste de Libia y constituyen una amenaza para la paz y la estabilidad de Libia y los países vecinos.

24. Nombre: 1: MUS'AB 2: ABU-QARIN 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: 19 de enero de 1983 Lugar de nacimiento: Sabrata, Libia Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) ABU-AL QASSIM OMAR Musab Boukrin b) El doctor c) Al-Grein Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: a) 782633, expedido el 31 de mayo de 2005 b) 540794, expedido el 12 de enero de 2008 N.º nacional de identidad: nd Dirección: nd Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Mus'ab Abu-Qarin está considerado como un agente fundamental en las actividades de trata de seres humanos y tráfico ilícito de migrantes que se realizan en la zona de Sabrata, pero también opera desde Zawiya y Garibulli. Su red transnacional abarca Libia, destinos europeos, países del África subsahariana para la captación de migrantes y países árabes para el sector financiero. Se ha documentado en fuentes fiables su colusión en actividades de trata y tráfico ilícito de seres humanos con Ermias Ghermay, quien se ocupa de la «cadena de suministro del este» en nombre de Abu-Qarin. Se ha demostrado que Abu-Qarin mantiene vínculos con otros agentes que se dedican a la trata, en especial con Mohammed Kachlaf (primo y jefe de la brigada Al-Nasr, también propuesto para su inclusión en la lista) en Zawiya. Un antiguo cómplice de Abu-Qarin, que actualmente coopera con las autoridades libias, afirma que, solo en 2015, Abu-Qarin organizó las travesías por mar de 45 000 personas, en las cuales los migrantes, algunos de ellos menores, arriesgaron la vida. Abu-Qarin fue el organizador de un viaje que comenzó el 18 de abril de 2015 y acabó en un naufragio en el canal de Sicilia, en el que perdieron la vida 800 personas. Según las pruebas disponibles, que proceden entre otras cosas del Grupo de Expertos de las Naciones Unidas, Abu-Qarin es responsable de la detención de migrantes en condiciones brutales en Trípoli, cerca de la zona de Al-Wadi, y en las zonas turísticas de la costa cercanas a Sabrata donde permanecen detenidos los migrantes, entre otros lugares. Se ha comunicado que Abu-Qarin mantenía una relación estrecha con el clan de Al-Dabbashi de Sabrata, hasta que estalló un conflicto respecto a un «impuesto de protección». Según las fuentes, Abu-Qarin ha sobornado con dinero a personas cercanas a extremistas violentos de la zona de Sabrata a cambio de una autorización para traficar con migrantes en nombre de los círculos extremistas violentos, que se benefician económicamente de la explotación de la inmigración ilegal. Abu-Qarin está vinculado a una red de traficantes de personas formada por grupos armados salafistas de Trípoli, Sebha y Kufra.

25. Nombre: 1: Mohammed 2: Kachlaf 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: comandante de la brigada Shuhada al-Nasr, jefe de la guardia de la refinería de petróleo de Zawiya Fecha de nacimiento: nd Lugar de nacimiento: Zawiya, Libia Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Kashlaf b) Koshlaf c) Keslaf d) al-Qasab Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: Zawiya, Libia Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Mohammed Kachlaf es el jefe de la brigada Shuhada al-Nasr en Zawiya, en el oeste de Libia. Su milicia controla la refinería de Zawiya, un eje central de las operaciones de tráfico ilícito de migrantes. Kachlaf también controla los centros de internamiento, incluido el centro de internamiento de Nasr, que figura oficialmente bajo el control del Departamento de lucha contra la migración ilegal. Tal como se documenta en varias fuentes, la red de Kachlaf es una de las más dominantes en el ámbito del tráfico ilícito de migrantes y de la explotación de migrantes en Libia. Kachlaf mantiene vínculos estrechos con el jefe de la unidad local de la guardia costera de Zawiya, al-Rahman al-Milad, cuya unidad intercepta embarcaciones de migrantes, con frecuencia de redes rivales de tráfico ilícito de migrantes. A continuación se traslada a los migrantes a centros de internamiento controlados por la milicia al-Nasr, donde al parecer son retenidos en condiciones críticas. El Grupo de Expertos sobre Libia ha reunido pruebas que demuestran que hay migrantes que reciben palizas con frecuencia y que otros, en particular mujeres de países subsaharianos y Marruecos, son vendidos en el mercado local como «esclavos sexuales». El Grupo también constató que Kachlaf colabora con otros grupos armados y ha estado implicado en enfrentamientos violentos reiterados en 2016 y 2017.

26. Nombre: 1: Abd 2: Al-Rahman 3: al-Milad 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: comandante de la guardia costera en Zawiya Fecha de nacimiento: aproximadamente 29 años Lugar de nacimiento: Trípoli, Libia Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Rahman Salim Milad b) al-Bija Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: Zawiya, Libia Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a), de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a), de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a), de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Abd al Rahman al-Milad dirige la unidad regional de la guardia costera en Zawiya, a la que se relaciona constantemente con la violencia contra los migrantes y con otros traficantes de personas. El Grupo de Expertos de las Naciones Unidas afirma que Milad y otros miembros de la guardia costera están involucrados directamente en el hundimiento de embarcaciones de migrantes utilizando armas de fuego. Al-Milad colabora con otros traficantes de migrantes, como Mohammed Kachlaf (también propuesto para su inclusión en la lista), quien, tal como sugieren las fuentes, le brinda protección para que realice operaciones ilícitas relacionadas con la trata y el tráfico ilícito de migrantes. Varios testigos en investigaciones judiciales han declarado que fueron recogidos en el mar por hombres armados que iban a bordo de un barco de la guardia costera llamado Tallil (utilizado por al-Milad) y que posteriormente fueron conducidos al centro de internamiento de Al-Nasr, donde, presuntamente, permanecen en condiciones brutales y reciben palizas.

II. Se añaden las siguientes personas a la lista que figura en el anexo III de la Decisión (PESC) 2015/1333:

21. Nombre: 1: Ermias 2: Ghermay 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: aproximadamente entre 35 y 45 años Lugar de nacimiento: (posiblemente Asmara, Eritrea) Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Ermias Ghermay b) Ermias Ghirmay Nacionalidad: eritrea Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: (dirección conocida: Trípoli, Tarig sure n.º 51, probablemente se mudó a Sabratha en 2015). Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Numerosas fuentes fiables, incluidas las investigaciones judiciales, aportan documentación amplia sobre Ermias Ghermay, y lo identifican como uno de los agentes más importantes del África subsahariana implicados en el tráfico ilícito de migrantes en Libia. Ermias Ghermay dirige una red transnacional responsable de la trata y el tráfico ilícito de decenas de miles de migrantes, principalmente desde el Cuerno de África hasta la costa de Libia y de allí a los países de destino en Europa y los Estados Unidos. Tiene a su disposición hombres armados, así como almacenes y centros de internamiento en los que, presuntamente, se cometen graves abusos de los derechos humanos contra los migrantes. Trabaja en estrecha cooperación con las redes libias de tráfico ilícito, como la de Abu-Qarin, y se le considera su «cadena de suministro del este». Su red se extiende desde Sudán hasta

la costa de Libia y hasta Europa (Italia, Francia, Alemania, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido) y los Estados Unidos. Ghermay controla campos de internamiento privados en torno a la costa noroeste de Libia en los que se retiene a los migrantes y se cometen graves abusos contra ellos. Los migrantes son transportados desde estos campos hasta Sabrata o Zawiya. En los últimos años, Ghermay ha organizado innumerables viajes peligrosos por mar, exponiendo a los migrantes, entre ellos a numerosos menores, al riesgo de muerte. En 2015 el Tribunal de Palermo (Italia) dictó órdenes de detención contra Ermias Ghermay en relación con el tráfico ilícito de miles de migrantes en condiciones inhumanas, incluido el naufragio del 13 de octubre de 2013 cerca de Lampedusa, en el que fallecieron 266 personas.

22. Nombre: 1: Fitiwi 2: Abdelrazak 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: aproximadamente entre 30 y 35 años Lugar de nacimiento: Massawa, Eritrea Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: Fitwi Esmail Abdelrazak Nacionalidad: eritrea Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: nd Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Fitiwi Abdelrazak dirige una red transnacional responsable de la trata y el tráfico ilícito de decenas de miles de migrantes, principalmente desde el Cuerno de África hasta la costa de Libia y de allí a los países de destino en Europa y los Estados Unidos. Fitiwi Abdelrazak ha sido identificado en fuentes abiertas y en varias investigaciones judiciales como uno de los agentes de alto nivel responsables de la explotación y el abuso de un gran número de migrantes en Libia. Abdelrazak mantiene amplios contactos dentro de las redes libias de tráfico ilícito y ha amasado una inmensa fortuna a través del tráfico ilícito de migrantes. Tiene a su disposición hombres armados, así como almacenes y centros de internamiento en los que, presuntamente, se cometen graves abusos de los derechos humanos. Su red está formada por células que se extienden desde Sudán, Libia e Italia hasta los países de destino de los migrantes. También compra migrantes a terceros, por ejemplo a otros centros de internamiento locales. Los migrantes son transportados desde estos campos hasta la costa libia. Abdelrazak ha organizado innumerables travesías peligrosas por mar, exponiendo a los migrantes, incluidos menores, al riesgo de muerte. Se relaciona a Abdelrazak con al menos dos naufragios de consecuencias mortales entre abril y julio de 2014.

23. Nombre: 1: Ahmad 2: Oumar 3: al-Dabbashi 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: comandante de la milicia Anas al-Dabbashi, dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: aproximadamente 30 años Lugar de nacimiento: (posiblemente Sabratha, barrio de Talil) Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Al-Dabachi b) Al Ammu c) El tío d) Al-Ahwal Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: a) Garabulli, Libia b) Zawiya, Libia Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Ahmad al-Dabbashi es el comandante de la milicia Anas al-Dabbashi, que anteriormente operaba en la zona costera situada entre Sabrata y Melita. Al-Dabbashi es un destacado dirigente de actividades ilícitas relacionadas con la trata de migrantes. El clan y la milicia de al-Dabbashi también fomentan las relaciones con grupos terroristas y extremistas violentos. Al-Dabbashi realiza actividades actualmente en la zona de Zawiya, después de que en octubre de 2017 estallaran violentos enfrentamientos con otra milicia y con organizaciones de traficantes rivales en torno a la zona costera, en los que murieron más de 30 personas, entre ellas varios civiles. En respuesta a su expulsión, el 4 de diciembre de 2017 Ahmad al-Dabbashi prometió públicamente que volvería a Sabrata con armas y fuerza. Existen numerosas pruebas de que la milicia de al-Dabbashi ha estado involucrada directamente en la trata y el tráfico ilícito de migrantes y de que controla zonas de salida de migrantes, campamentos, viviendas francas y embarcaciones. Existe información que respalda la conclusión de que Al-Dabbashi ha expuesto a los migrantes, algunos de ellos menores, a condiciones brutales y, en ocasiones, circunstancias mortíferas en tierra y en el mar. Existen numerosas pruebas de que la milicia de al-Dabbashi ha estado involucrada directamente en la trata y el tráfico ilícito de migrantes y de que controla zonas de salida de migrantes, campamentos, viviendas francas y embarcaciones. El clan de Al-Dabbashi, y la milicia relacionada de Anas al-Dabbashi, mantienen vínculos desde hace mucho tiempo con el Estado Islámico de Irak y el Levante (EIL) y sus afiliados. Varios miembros del EIL han estado en sus filas, entre ellos Abdallah al-Dabbashi, el «califa» del EIL en Sabrata. Al-Dabbashi también estuvo involucrado presuntamente cuando se orquestó el asesinato de Sami Khalifa al-Gharabli, que había sido designado por el consejo municipal de Sabrata para contrarrestar las operaciones de tráfico ilícito de migrantes en julio de 2017. Las actividades de Al-Dabbashi han contribuido en gran medida a agravar la violencia y la inseguridad en el oeste de Libia y constituyen una amenaza para la paz y la estabilidad de Libia y los países vecinos.

24. Nombre: 1: MUS'AB 2: ABU-QARIN 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: dirigente de una red transnacional de trata Fecha de nacimiento: 19 de enero de 1983 Lugar de nacimiento: Sabrata, Libia Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) ABU-AL QASSIM OMAR Musab Boukrin b) El doctor c) Al-Grein Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: a) 782633, expedido el 31 de mayo de 2005 b) 540794, expedido el 12 de enero de 2008 N.º nacional de identidad: nd Dirección: nd Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Mus'ab Abu-Qarin está considerado como un agente fundamental en actividades de trata de seres humanos y tráfico ilícito de migrantes en la zona de Sabrata, pero también opera desde Zawiya y Garibulli. Su red transnacional abarca Libia, destinos europeos, países del África subsahariana para la captación de migrantes y países árabes para el sector financiero. Se ha documentado en fuentes fiables su colusión en actividades de trata y tráfico ilícito de seres humanos con Ermias Ghermay, quien se ocupa de la «cadena de suministro del este» en nombre de Abu-Qarin. Se ha demostrado que Abu-Qarin mantiene vínculos con otros agentes que se dedican a la trata, en especial con Mohammed Kachlaf (primo y jefe de la brigada Al-Nasr, también propuesto para su inclusión en la lista) en Zawiya. Un antiguo cómplice de Abu-Qarin, que actualmente coopera con las autoridades libias, afirma que, solo en 2015, Abu-Qarin organizó las travesías por mar de 45 000 personas, en las cuales los migrantes, algunos de ellos menores, arriesgaron la vida. Abu-Qarin fue el organizador de un viaje, el 18 de abril de 2015, que terminó en un naufragio en el canal de Sicilia y causó la muerte de 800 personas. Según las pruebas disponibles, que proceden entre otras cosas del Grupo de Expertos de las Naciones Unidas, Abu-Qarin es responsable de la detención de migrantes en condiciones brutales en Trípoli, cerca de la zona de Al-Wadi, y en las zonas turísticas de la costa cercanas a Sabrata donde permanecen detenidos los migrantes, entre otros lugares. Se ha comunicado que Abu-Qarin mantenía una relación estrecha con el clan de Al-Dabbashi de Sabrata, hasta que estalló un conflicto respecto a un «impuesto de protección». Según las fuentes, Abu-Qarin ha sobornado con dinero a personas cercanas a extremistas violentos de la zona de Sabrata a cambio de una autorización para traficar con migrantes en nombre de los círculos extremistas violentos, que se benefician económicamente de la explotación de la inmigración ilegal. Abu-Qarin está vinculado a una red de traficantes de personas formada por grupos armados salafistas de Trípoli, Sebha y Kufra.

25. Nombre: 1: Mohammed 2: Kachlaf 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: comandante de la brigada Shuhada al-Nasr, jefe de la guardia de la refinería de petróleo de Zawiya Fecha de nacimiento: nd Lugar de nacimiento: Zawiya, Libia Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Kashlaf b) Koshlaf c) Keslaf d) al-Qasab Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: Zawiya, Libia Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Mohammed Kachlaf es el jefe de la brigada Shuhada al-Nasr en Zawiya, en el oeste de Libia. Su milicia controla la refinería de Zawiya, un eje central de las operaciones de tráfico ilícito de migrantes. Kachlaf también controla los centros de internamiento, incluido el centro de internamiento de Nasr, que figura oficialmente bajo el control del Departamento de lucha contra la migración ilegal. Tal como se documenta en varias fuentes, la red de Kachlaf es una de las más dominantes en el ámbito del tráfico ilícito de migrantes y de la explotación de migrantes en Libia. Kachlaf mantiene vínculos estrechos con el jefe de la unidad local de la guardia costera de Zawiya, al-Rahman al-Milad, cuya unidad intercepta embarcaciones de migrantes, con frecuencia de redes rivales de tráfico ilícito de migrantes. A continuación se traslada a los migrantes a centros de internamiento controlados por la milicia Al-Nasr, donde al parecer son retenidos en condiciones críticas. El Grupo de Expertos sobre Libia ha reunido pruebas que demuestran que hay migrantes que reciben palizas con frecuencia y que otros, en particular mujeres de países subsaharianos y Marruecos, son vendidos en el mercado local como «esclavos sexuales». El Grupo también constató que Kachlaf colabora con otros grupos armados y ha estado implicado en enfrentamientos violentos reiterados en 2016 y 2017.

26. Nombre: 1: Abd 2: Al-Rahman 3: al-Milad 4: nd

Tratamiento: nd Cargo o grado: comandante de la guardia costera en Zawiya Fecha de nacimiento: aproximadamente 29 años Lugar de nacimiento: Trípoli, Libia Alias de buena calidad: nd Alias de baja calidad: a) Rahman Salim Milad b) al-Bija Nacionalidad: libia Pasaporte n.º: nd N.º nacional de identidad: nd Dirección: Zawiya, Libia Fecha de inclusión en la lista: 7 de junio de 2018 Información adicional: incluido en virtud de los apartados 15 y 17 de la Resolución 1970 (prohibición de viajar y congelación de activos).

Incluido en virtud del apartado 22, letra a) de la Resolución 1970 (2011); apartado 4, letra a) de la Resolución 2174 (2014); apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional

Abd al Rahman al-Milad dirige la unidad regional de la guardia costera en Zawiya, a la que se relaciona constantemente con la violencia contra los migrantes y con otros traficantes de personas. El Grupo de Expertos de las Naciones Unidas afirma que Milad y otros miembros de la guardia costera están involucrados directamente en el hundimiento de embarcaciones de migrantes utilizando armas de fuego. Al-Milad colabora con otros traficantes de migrantes, como Mohammed Kachlaf (también propuesto para su inclusión en la lista), quien, tal como sugieren las fuentes, le brinda protección para que realice operaciones ilícitas relacionadas con la trata y el tráfico ilícito de migrantes. Varios testigos en investigaciones judiciales han declarado que fueron recogidos en el mar por hombres armados que iban a bordo de un barco de la guardia costera llamado Tallil (utilizado por al-Milad) y que posteriormente fueron conducidos al centro de internamiento de Al-Nasr, donde, presuntamente, permanecen en condiciones brutales y reciben palizas.

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/873 DE LA COMISIÓN**de 13 de junio de 2018****por la que se excluyen de la financiación de la Unión Europea determinados gastos efectuados por los Estados miembros con cargo al Fondo Europeo Agrícola de Garantía (FEAGA) y al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader)***[notificada con el número C(2018) 3826]***(Los textos en lengua alemana, búlgara, checa, danesa, española, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, polaca, rumana y sueca son los únicos auténticos)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1306/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre la financiación, gestión y seguimiento de la Política Agrícola Común, por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 352/78, (CE) n.º 165/94, (CE) n.º 2799/98, (CE) n.º 814/2000, (CE) n.º 1290/2005 y (CE) n.º 485/2008 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 52,

Previa consulta al Comité de los Fondos Agrícolas,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 31 del Reglamento (CE) n.º 1290/2005 del Consejo ⁽²⁾ y desde el 1 de enero de 2015, de conformidad con el artículo 52 del Reglamento (UE) n.º 1306/2013, la Comisión debe realizar las comprobaciones necesarias, comunicar a los Estados miembros los resultados de esas comprobaciones, tomar nota de las observaciones de los Estados miembros, convocar reuniones bilaterales para llegar a un acuerdo con los Estados miembros afectados y comunicarles oficialmente sus conclusiones.
- (2) Los Estados miembros han tenido la posibilidad de solicitar la apertura de un procedimiento de conciliación. Se ha hecho uso de dicha posibilidad en algunos casos y la Comisión ha examinado los informes elaborados al término del procedimiento.
- (3) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1306/2013, únicamente puede financiarse el gasto agrícola que haya sido efectuado sin infringir el Derecho de la Unión.
- (4) De las comprobaciones efectuadas, de los resultados de las reuniones bilaterales y de los procedimientos de conciliación se desprende que una parte de los gastos declarados por los Estados miembros no cumple esa condición y, por consiguiente, no puede ser financiada ni por el FEAGA ni por el Feader.
- (5) Procede indicar los importes que no pueden imputarse ni al FEAGA ni al Feader. Dichos importes no corresponden a gastos efectuados antes de los veinticuatro meses previos a la comunicación escrita de los resultados de las comprobaciones que la Comisión envió a los Estados miembros.
- (6) Los importes excluidos de la financiación de la Unión mediante la presente Decisión deben tener también en cuenta cualesquiera reducciones o suspensiones realizadas de conformidad con el artículo 41 del Reglamento (UE) n.º 1306/2013 por tener esas reducciones o suspensiones carácter provisional, sin perjuicio de las decisiones adoptadas de conformidad con los artículos 51 o 52 del citado Reglamento.
- (7) En los casos contemplados en la presente Decisión, el cálculo de los importes excluidos por no ajustarse al Derecho de la Unión ha sido comunicado por la Comisión a los Estados miembros en un informe de síntesis ⁽³⁾.
- (8) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de las consecuencias financieras que, a juicio de la Comisión, se deriven de las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en asuntos que se encontrasen pendientes en la fecha de 30 de abril de 2018.

⁽¹⁾ DO L 347 de 20.12.2013, p. 549.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1290/2005 del Consejo, de 21 de junio de 2005, sobre la financiación de la política agrícola común (DO L 209 de 11.8.2005, p. 1).

⁽³⁾ Ares(2018) 2487854

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Quedan excluidos de la financiación de la Unión los importes declarados con cargo al FEAGA o al Feader que se indican en el anexo y que corresponden a los gastos efectuados por los organismos pagadores autorizados de los Estados miembros.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión son la República de Bulgaria, la República Checa, el Reino de Dinamarca, la República Federal de Alemania, la República Helénica, el Reino de España, la República Francesa, la República Italiana, Hungría, la República de Austria, la República de Polonia, Rumanía, la República de Finlandia, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Hecho en Bruselas, el 13 de junio de 2018.

Por la Comisión

Phil HOGAN

Miembro de la Comisión

Decisión: 57

Partida presupuestaria: 6701

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
AT	Vino - Reestructuración	2015	controles sobre el terreno en número insuficiente y de calidad insuficiente	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 163 750,83	0,00	- 163 750,83
	Vino - Reestructuración	2016	controles sobre el terreno en número insuficiente y de calidad insuficiente	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 158 745,93	0,00	- 158 745,93
	Vino - Reestructuración	2017	controles sobre el terreno en número insuficiente y de calidad insuficiente	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 151 661,23	0,00	- 151 661,23
					Total AT:	EUR	- 474 157,99	0,00	- 474 157,99
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
BG	Ayuda asociada voluntaria	2016	Ausencia de controles de los animales bajo control de selección	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 8 878,53	0,00	- 8 878,53
	Otras ayudas directas - Art. 68-72 del Reg. 73/2009	2014	Falta de control de la exactitud de las anotaciones en la base de datos de I&R	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 1 000 881,00	- 26 225,92	- 974 655,08
	Otras ayudas directas - Art. 68-72 del Reg. 73/2009	2015	Falta de control de la exactitud de las anotaciones en la base de datos de I&R	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 1 658 872,48	- 26 398,57	- 1 632 473,91
	Certificación	2016	CEB/2017/005/BG - Errores aleatorios en la población FEAGA	PUNTUAL		EUR	- 59 733,94	0,00	- 59 733,94

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Otras ayudas directas - Art. 68-72 del Reg. 73/2009	2014	Deficiencias de los controles de los animales sin ambas marcas auriculares (considerados subvencionables durante los controles sobre el terreno) y deficiencias de los controles de los animales sin pasaporte (considerados subvencionables durante los controles sobre el terreno)	PUNTUAL		EUR	- 466 343,56	- 1 387,61	- 464 955,95
	Otras ayudas directas - Art. 68-72 del Reg. 73/2009	2015	Deficiencias de los controles de los animales sin ambas marcas auriculares (considerados subvencionables durante los controles sobre el terreno) y deficiencias de los controles de los animales sin pasaporte (considerados subvencionables durante los controles sobre el terreno)	PUNTUAL		EUR	- 463 399,04	- 914,68	- 462 484,36
					Total BG:	EUR	- 3 658 108,55	- 54 926,78	- 3 603 181,77
CZ	Condicionidad	2015	Año de solicitud 2014 - Evaluación de los incumplimientos - Laxitud del sistema de sanciones	PUNTUAL		EUR	- 601 669,00	0,00	- 601 669,00
	Certificación	2016	Año de solicitud 2015 - Evaluación de los incumplimientos - Laxitud del sistema de sanciones	PUNTUAL		EUR	- 1 129 089,00	0,00	- 1 129 089,00
	Certificación	2017	Año de solicitud 2016 - Evaluación de los incumplimientos - Laxitud del sistema de sanciones	PUNTUAL		EUR	- 1 260 230,28	0,00	- 1 260 230,28
					Total CZ:	EUR	- 2 990 988,28	0,00	- 2 990 988,28

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
DE	Vino - Reestructuración	2016	Deficiencia en un control fundamental	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 275 528,54	0,00	- 275 528,54
	Vino - Reestructuración	2012	Deficiencia en un control fundamental - Realización de controles sobre el terreno que cubran todas las solicitudes de pago en número suficiente	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 5,70	0,00	- 5,70
	Vino - Reestructuración	2013	Deficiencia en un control fundamental - Realización de controles sobre el terreno que cubran todas las solicitudes de pago en número suficiente	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 6 559,77	0,00	- 6 559,77
	Vino - Reestructuración	2014	Deficiencia en un control fundamental - Realización de controles sobre el terreno que cubran todas las solicitudes de pago en número suficiente	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 233 087,97	0,00	- 233 087,97
	Vino - Reestructuración	2015	Deficiencia en un control fundamental - Realización de controles sobre el terreno que cubran todas las solicitudes de pago en número suficiente	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 280 889,36	0,00	- 280 889,36
	Certificación	2016	Errores financieros en las poblaciones FEAGA y Feader	PUNTUAL		EUR	- 472,23	0,00	- 472,23
					Total DE:	EUR	- 796 543,57	0,00	- 796 543,57
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
DK	Certificación	2016	CEB/2017/024/DK - Errores en las poblaciones FEAGA y Feader	PUNTUAL		EUR	- 350 182,63	- 1 625,29	- 348 557,34
					Total DK:	EUR	- 350 182,63	- 1 625,29	- 348 557,34

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera	
ES	Certificación	2016	CEB/2016/038/ES - Errores en FEAGA	PUNTUAL		EUR	- 96 018,45	0,00	- 96 018,45	
	Certificación	2016	ERRORES FINANCIEROS DETECTADOS POR EL ORGANISMO DE CERTIFICACIÓN	PUNTUAL		EUR	- 15 009,30	0,00	- 15 009,30	
	Derechos	2016	Deficiencias en los controles administrativos de los derechos de pago (DP) al establecer el régimen de pago básico (RPB) - repercusión en el RPB	PUNTUAL		EUR	- 39 844,18	0,00	- 39 844,18	
	Derechos	2017	Deficiencias en los controles administrativos de los derechos de pago (DP) al establecer el régimen de pago básico (RPB) - repercusión en el RPB	PUNTUAL		EUR	- 39 794,02	0,00	- 39 794,02	
	Ayudas directas disociadas	2016	Deficiencias en los controles administrativos de los derechos de pago (DP) al establecer el régimen de pago básico (RPB) - repercusión en los pagos de ecologización	PUNTUAL		EUR	- 20 601,48	0,00	- 20 601,48	
	Ayudas directas disociadas	2017	Deficiencias en los controles administrativos de los derechos de pago (DP) al establecer el régimen de pago básico (RPB) - repercusión en los pagos de ecologización	PUNTUAL		EUR	- 20 567,52	0,00	- 20 567,52	
	Ayudas directas disociadas	2016	Deficiencias en los controles administrativos de los derechos de pago (DP) al establecer el régimen de pago básico (RPB) - repercusión en los pagos a los jóvenes agricultores	PUNTUAL		EUR	- 4 268,40	0,00	- 4 268,40	
	Ayudas directas disociadas	2017	Deficiencias en los controles administrativos de los derechos de pago (DP) al establecer el régimen de pago básico (RPB) - repercusión en los pagos a los jóvenes agricultores	PUNTUAL		EUR	- 4 268,40	0,00	- 4 268,40	
						Total ES:	EUR	- 240 371,75	0,00	- 240 371,75

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
FR	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2015	Controles administrativos, previos a la concesión del pago, sobre los elementos para fijar la cuantía de la ayuda pagadera - valor de la producción comercializada	PUNTUAL		EUR	- 409 462,15	0,00	- 409 462,15
	Otras ayudas directas - POSEI	2013	Primas por animal - Deficiencias en los controles administrativos y sobre el terreno, EF 2013	PUNTUAL		EUR	- 320 094,98	- 640,29	- 319 454,69
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2014	Primas por animal - Deficiencias en los controles administrativos y sobre el terreno, EF 2014	PUNTUAL		EUR	- 323 719,64	- 1,50	- 323 718,14
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2015	Primas por animal - Deficiencias en los controles administrativos y sobre el terreno, EF 2015	PUNTUAL		EUR	- 314 303,95	- 2,18	- 314 301,77
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2016	Primas por animal - Deficiencias en los controles administrativos y sobre el terreno, EF 2016	PUNTUAL		EUR	- 304 428,93	0,00	- 304 428,93
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2016	Control de la subvencionabilidad de los programas operativos - fiabilidad de las previsiones Corrección financiera desde el 1.7.2016 hasta el 15.10.2016	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 1 056 347,64	0,00	- 1 056 347,64
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2014	Control de la subvencionabilidad de los programas operativos - fiabilidad de las previsiones; incumplimiento de los criterios de reconocimiento por parte de las OP - escritos de apercibimiento y sanciones. Corrección financiera desde el 10.3.2014 hasta el 30.6.2016	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 4 055 381,53	0,00	- 4 055 381,53

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2015	Control de la subvencionabilidad de los programas operativos - fiabilidad de las previsiones incumplimiento de los criterios de reconocimiento por parte de las OP - escritos de apercibimiento y sanciones. Corrección financiera desde el 10.3.2014 hasta el 30.6.2016	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 5 477 578,32	- 20 473,11	- 5 457 105,21
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2016	Control de la subvencionabilidad de los programas operativos - fiabilidad de las previsiones incumplimiento de los criterios de reconocimiento por parte de las OP - escritos de apercibimiento y sanciones. Corrección financiera desde el 10.3.2014 hasta el 30.6.2016	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 2 274 528,33	0,00	- 2 274 528,33
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2017	Control de la subvencionabilidad de los programas operativos - fiabilidad de las previsiones - EF 2017 hasta el 30.6.2017 (provisional)	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 1 040 251,20	0,00	- 1 040 251,20
	POSEI (2007+)	2013	Error en el reconocimiento de una organización de productores	PUNTUAL		EUR	- 680 081,66	0,00	- 680 081,66
	POSEI (2014+)	2014	Error en el reconocimiento de una organización de productores	PUNTUAL		EUR	- 1 149 556,00	0,00	- 1 149 556,00
	POSEI (2014+)	2015	Error en el reconocimiento de una organización de productores	PUNTUAL		EUR	- 542 082,76	0,00	- 542 082,76
	POSEI (2014+)	2016	Error en el reconocimiento de una organización de productores	PUNTUAL		EUR	- 537 217,02	0,00	- 537 217,02
	Otras ayudas directas - POSEI	2013	Contabilización inexacta de determinadas partidas de plátanos, EF 2013	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 646 575,60	- 11 309,16	- 635 266,44
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2014	Contabilización inexacta de determinadas partidas de plátanos, EF 2014	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 464 167,98	- 905,52	- 463 262,46

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2015	Contabilización inexacta de determinadas partidas de plátanos, EF 2015	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 410 793,72	- 11,23	- 410 782,49
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2016	Contabilización inexacta de determinadas partidas de plátanos, EF 2016	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 423 898,10	0,00	- 423 898,10
	Certificación	2014	Falta de diligencia en la recuperación	PUNTUAL		EUR	- 111 077,56	0,00	- 111 077,56
	Otras ayudas directas - POSEI	2012	Transporte de caña de azúcar	PUNTUAL		EUR	- 71 021,04	- 1 420,42	- 69 600,62
	Otras ayudas directas - POSEI	2013	Transporte de caña de azúcar - deficiencias en los controles administrativos	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 10 103,99	- 202,08	- 9 901,91
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2014	Transporte de caña de azúcar - deficiencias en los controles administrativos	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 7 764,37	0,00	- 7 764,37
	Otras ayudas directas - POSEI (2014+)	2015	Transporte de caña de azúcar - deficiencias en los controles administrativos	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 8 881,29	0,00	- 8 881,29
	POSEI (2007+)	2013	IVA	PUNTUAL		EUR	- 1 983,23	0,00	- 1 983,23
	POSEI (2007+)	2013	Deficiencias en los controles administrativos - diversificación de la producción local y cría de animales	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 17 516,82	0,00	- 17 516,82
	POSEI (2014+)	2014	Deficiencias en los controles administrativos - diversificación de la producción local y cría de animales	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 25 163,93	0,00	- 25 163,93
	POSEI (2014+)	2015	Deficiencias en los controles administrativos - diversificación de la producción local y cría de animales	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 64 934,16	0,00	- 64 934,16
	POSEI (2014+)	2016	Deficiencias en los controles administrativos - diversificación de la producción local y cría de animales	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 83 420,37	0,00	- 83 420,37
					Total FR:	EUR	- 20 832 336,27	- 34 965,49	- 20 797 370,78

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
GB	Ayudas directas disociadas	2016	Controles de ecologización - año de solicitud 2015 (incumplimiento de las obligaciones de DC y SIE)	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 3 642 517,27	0,00	- 3 642 517,27
	Ayudas directas disociadas	2017	Controles de ecologización - año de solicitud 2015 (incumplimiento de las obligaciones de DC y SIE)	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 44 305,87	0,00	- 44 305,87
	Ayudas directas disociadas	2016	Controles de ecologización - año de solicitud 2015 (cumplimiento parcial de SIE con superficies en barbecho)	A TANTO ALZADO	7,00 %	EUR	- 3 200 543,02	0,00	- 3 200 543,02
	Ayudas directas disociadas	2017	Controles de ecologización - año de solicitud 2015 (cumplimiento parcial de SIE con superficies en barbecho)	A TANTO ALZADO	7,00 %	EUR	- 38 929,90	0,00	- 38 929,90
	Ayudas directas disociadas	2017	Controles de ecologización - año de solicitud 2016 (incumplimiento de las obligaciones de DC y SIE)	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 3 621 231,69	0,00	- 3 621 231,69
	Ayudas directas disociadas	2017	Controles de ecologización - año de solicitud 2016 (cumplimiento parcial de SIE con superficies en barbecho)	A TANTO ALZADO	7,00 %	EUR	- 3 136 712,96	0,00	- 3 136 712,96
	Frutas y hortalizas - Programas operativos	2013	Deficiencias en controles fundamentales	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 109 370,05	0,00	- 109 370,05

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2014	Deficiencias en controles fundamentales (2014+)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 1 623 796,79	0,00	- 1 623 796,79
	Frutas y hortalizas - Programas operativos, incluidas retiradas	2015	Deficiencias en controles fundamentales (2014+)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 1 064 381,85	0,00	- 1 064 381,85
	Ayudas directas disociadas	2016	Deficiencia en la superficie máxima admisible de pastos comunales en el SIP - año de solicitud 2015	A TANTO ALZADO	25,00 %	EUR	- 7 258 777,49	0,00	- 7 258 777,49
	Ayudas directas disociadas	2017	Deficiencia en la superficie máxima admisible de pastos comunales en el SIP - año de solicitud 2015	A TANTO ALZADO	25,00 %	EUR	- 89 509,95	0,00	- 89 509,95
	Ayudas directas disociadas	2017	Deficiencia en la superficie máxima admisible de pastos comunales en el SIP - año de solicitud 2016	A TANTO ALZADO	25,00 %	EUR	- 7 848 215,53	0,00	- 7 848 215,53
					Total GB:	EUR	- 31 678 292,37	0,00	- 31 678 292,37
GR	Certificación	2015	FEAGA no SIGC - muestra revisada en la prueba de confirmación (corrección financiera puntual)	PUNTUAL		EUR	- 6 894,50	0,00	- 6 894,50
	Condicionalidad	2010	Ejecución de importes duplicados	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	0,00	16 407,60	- 16 407,60
	Medidas de promoción	2011	Incorrección en el procedimiento de selección de los organismos de ejecución	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 5 463,44	- 85,96	- 5 377,48

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Medidas de promoción	2012	Incorrección en el procedimiento de selección de los organismos de ejecución	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 56 982,36	- 5 463,23	- 51 519,13
	Medidas de promoción	2013	Incorrección en el procedimiento de selección de los organismos de ejecución	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 199 382,67	- 10 782,20	- 188 600,47
	Medidas de promoción	2014	Incorrección en el procedimiento de selección de los organismos de ejecución	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 446 615,37	- 31 823,12	- 414 792,25
	Medidas de promoción	2015	Incorrección en el procedimiento de selección de los organismos de ejecución	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 518 199,29	0,00	- 518 199,29
	Derechos	2008	Asignación a partir de la reserva nacional para la categoría de inversores	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 2 222 531,71	- 1 111 265,86	- 1 111 265,85
	Derechos	2009	Asignación a partir de la reserva nacional para la categoría de inversores	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 1 899 562,82	- 1 350 922,24	- 548 640,58
	Derechos	2010	Asignación a partir de la reserva nacional para la categoría de inversores	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 2 070 421,87	- 582 247,31	- 1 488 174,56
					Total GR:	EUR	- 7 426 054,03	- 3 076 182,32	- 4 349 871,71
IT	Acreditación del organismo pagador	2016	Medida «bonifica»: expedientes aún no analizados ni contabilizados en el registro de deudas	PUNTUAL		EUR	- 7 904 188,89	0,00	- 7 904 188,89
	Vino - Reestructuración	2014	Omisión de la aplicación del control auxiliar establecido por el artículo 81 del Reglamento (CE) n.º 555/2008	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 328 285,00	0,00	- 328 285,00
	Vino - Reestructuración	2015	Omisión de la aplicación del control auxiliar establecido por el artículo 81 del Reglamento (CE) n.º 555/2008	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 252 870,69	0,00	- 252 870,69
	Vino - Reestructuración	2015	Deficiencias en el funcionamiento de un control fundamental	A TANTO ALZADO	3,00 %	EUR	- 160 237,00	0,00	- 160 237,00

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Vino - Reestructuración	2016	Deficiencias en el funcionamiento de un control fundamental	A TANTO ALZADO	3,00 %	EUR	- 115 639,97	0,00	- 115 639,97
					Total IT:	EUR	- 8 761 221,55	0,00	- 8 761 221,55
PL	Control de las transacciones	2013	2013 05020401 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 267 805,24	0,00	- 267 805,24
	Control de las transacciones	2013	2013 05020812 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 11 588,62	0,00	- 11 588,62
	Control de las transacciones	2013	2013 05021001 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 26 058,13	0,00	- 26 058,13
	Control de las transacciones	2013	2013 05021204 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 18,02	0,00	- 18,02
	Control de las transacciones	2013	2013 05021208 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 2 800,89	0,00	- 2 800,89
	Control de las transacciones	2013	2013 05021301 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 12 442,24	0,00	- 12 442,24
	Control de las transacciones	2013	2013 05021501 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 108,61	0,00	- 108,61
	Control de las transacciones	2013	2013 05021505 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 326,18	0,00	- 326,18
	Control de las transacciones	2013	2013 05021506 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 6 168,65	0,00	- 6 168,65
	Control de las transacciones	2014	2014 05020803 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 1 285,45	0,00	- 1 285,45
	Control de las transacciones	2014	2014 05020812 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 40 936,59	0,00	- 40 936,59

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Control de las transacciones	2014	2014 05021208 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 23 250,79	0,00	- 23 250,79
	Control de las transacciones	2014	2014 6703 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 4 858,66	0,00	- 4 858,66
	Control de las transacciones	2015	2015 05020803 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 5 790,37	0,00	- 5 790,37
	Control de las transacciones	2015	2015 05020812 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 754,34	0,00	- 754,34
	Control de las transacciones	2015	2015 05020899 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 33 551,85	0,00	- 33 551,85
	Control de las transacciones	2015	2015 05021208 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 261,92	0,00	- 261,92
	Control de las transacciones	2015	2015 6703 0,5 %	A TANTO ALZADO	0,50 %	EUR	- 8 139,18	0,00	- 8 139,18
	Otras ayudas directas - Art. 68-72 del Reg. 73/2009	2014	Calidad de los controles sobre el terreno	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 1 421 755,79	0,00	- 1 421 755,79
	Otras ayudas directas - Art. 68-72 del Reg. 73/2009	2015	Calidad de los controles sobre el terreno	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 1 436 426,73	0,00	- 1 436 426,73
					Total PL:	EUR	- 3 304 328,25	0,00	- 3 304 328,25
RO	Leche – Leche destinada a centros escolares	2015	Controles de la asistencia regular de los alumnos	PUNTUAL		EUR	- 73 375,14	0,00	- 73 375,14
	Leche – Leche destinada a centros escolares	2016	Controles de la asistencia regular de los alumnos	PUNTUAL		EUR	- 39 829,05	0,00	- 39 829,05
	Certificación	2015	Error conocido en el FEAGA	PUNTUAL		EUR	- 16 464,42	0,00	- 16 464,42

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Certificación	2015	ERROR MÁS PROBABLE EN FEAGA SIGC	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 11 570 299,23	- 38 797,64	- 11 531 501,59
	Certificación	2015	ERROR MÁS PROBABLE EN FEAGA NO SIGC	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 618 380,16	- 66 097,23	- 552 282,93
					Total RO:	EUR	- 12 318 348,00	- 104 894,87	- 12 213 453,13
SE	Leche – Leche destinada a centros escolares	2015	Controles administrativos no exhaustivos; calidad insuficiente de los controles sobre el terreno; cálculo incorrecto de la ayuda, incluidas las reducciones y sanciones administrativas	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 21 588,10	0,00	- 21 588,10
	Leche – Leche destinada a centros escolares	2016	Controles administrativos no exhaustivos; calidad insuficiente de los controles sobre el terreno; cálculo incorrecto de la ayuda, incluidas las reducciones y sanciones administrativas	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 16 214,01	0,00	- 16 214,01
	Leche – Leche destinada a centros escolares	2015	Stockholnm Stad Controles administrativos no exhaustivos; calidad insuficiente de los controles sobre el terreno; cálculo incorrecto de la ayuda, incluidas las reducciones y sanciones administrativas	PUNTUAL		EUR	- 105 766,50	0,00	- 105 766,50
					Total SE:	EUR	- 143 568,61	0,00	- 143 568,61

Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
EUR	- 92 974 501,85	- 3 272 594,75	- 89 701 907,10

Partida presupuestaria: 6711

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
BG	Certificación	2016	CEB/2017/005/BG - Error más probable en la población Feader	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 1 834 947,67	- 160 347,68	- 1 674 599,99
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Identificación de las parcelas de referencia en un SIP-SIG informatizado, conforme a lo exigido en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 640/2014 de la Comisión, como mínimo (medida 12 del PDR del período 2014-2020).	PUNTUAL		EUR	- 1 837 276,90	0,00	- 1 837 276,90
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Identificación de las parcelas de referencia en un SIP-SIG informatizado, conforme a lo exigido en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 640/2014 de la Comisión, como mínimo (medida 13 del PDR del período 2014-2020).	PUNTUAL		EUR	- 210 464,02	0,00	- 210 464,02
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2017	Verificación del cumplimiento de las normas de la agricultura ecológica (medida 11 del PDR del período 2014-2020).	EXTRAPO-LADA	3,35 %	EUR	- 606 372,80	0,00	- 606 372,80
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Verificación del cumplimiento de las normas de la agricultura ecológica (medida 214 del PDR del período 2007-2013 y medida 11 del PDR del período 2014-2020).	EXTRAPO-LADA	3,35 %	EUR	- 292 993,48	- 5 859,87	- 287 133,61
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Verificación del cumplimiento de las normas de la agricultura ecológica (medida 214 del PDR del período 2007-2013 y medida 11 del PDR del período 2014-2020).	EXTRAPO-LADA	3,35 %	EUR	- 571 044,47	0,00	- 571 044,47
					Total BG:	EUR	- 5 353 099,34	- 166 207,55	- 5 186 891,79
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
CZ	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2017	Notificación previa de los controles sobre el terreno de las medidas M214, M10, M11 y M13 en relación con el año de solicitud 2016 (abonado en el ejercicio financiero de 2017)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 144 617,10	0,00	- 144 617,10

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2018	Notificación previa de los controles sobre el terreno de las medidas M214, M10, M11 y M13 en relación con el año de solicitud 2016 (abonado en el ejercicio financiero de 2018)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 6 499,55	0,00	- 6 499,55
					Total CZ:	EUR	- 151 116,65	0,00	- 151 116,65
DE	Certificación	2016	Errores financieros en las poblaciones FEAGA y Feader	PUNTUAL		EUR	- 56 042,26	0,00	- 56 042,26
	Certificación	2015	Errores conocidos (Feader no SIGC)	PUNTUAL		EUR	- 20 424,82	0,00	- 20 424,82
	Certificación	2015	Errores aleatorios en los gastos del Feader no SIGC	PUNTUAL		EUR	- 226 246,59	0,00	- 226 246,59
					Total DE:	EUR	- 302 713,67	0,00	- 302 713,67
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
DK	Desarrollo rural, Feader, Eje 4 Leader (2007-2013)	2014	Deficiencias en tres controles fundamentales y omisión de dos controles auxiliares	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 1 264 137,31	- 3 916,77	- 1 260 220,54
	Desarrollo rural, Feader, Leader	2015	Deficiencias en tres controles fundamentales y omisión de dos controles auxiliares	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 1 205 474,58	0,00	- 1 205 474,58
	Desarrollo rural, Feader, Leader	2016	Deficiencias en tres controles fundamentales y omisión de dos controles auxiliares	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	- 897 168,81	0,00	- 897 168,81
	Certificación	2016	CEB/2017/024/DK - Errores en las poblaciones FEAGA y Feader	PUNTUAL		EUR	- 3 981,96	0,00	- 3 981,96
					Total DK:	EUR	- 3 370 762,66	- 3 916,77	- 3 366 845,89

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
ES	Certificación	2016	ERRORES FINANCIEROS DETECTADOS POR EL ORGANISMO DE CERTIFICACIÓN	PUNTUAL		EUR	- 59 731,49	0,00	- 59 731,49
	Desarrollo rural, Feader, Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado	2014	Incumplimiento de los requisitos asociados al carácter prioritario	PUNTUAL		EUR	- 63 257,98	0,00	- 63 257,98
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2015	Incumplimiento de los requisitos asociados al carácter prioritario	PUNTUAL		EUR	- 197 252,51	0,00	- 197 252,51
					Total ES:	EUR	- 320 241,98	0,00	- 320 241,98
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
FI	Desarrollo rural, Feader, Ejes 1+3 - Medidas orientadas a la inversión (2007-2013)	2011	El proceso de selección de los beneficiarios no establece prioridades a fin de apoyar únicamente a quienes cumplen mejor los objetivos del PDR	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 13 572,25	0,00	- 13 572,25
	Desarrollo rural, Feader, Ejes 1+3 - Medidas orientadas a la inversión (2007-2013)	2012	El proceso de selección de los beneficiarios no establece prioridades a fin de apoyar únicamente a quienes cumplen mejor los objetivos del PDR	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 60 774,73	0,00	- 60 774,73
	Desarrollo rural, Feader, Ejes 1+3 - Medidas orientadas a la inversión (2007-2013)	2013	El proceso de selección de los beneficiarios no establece prioridades a fin de apoyar únicamente a quienes cumplen mejor los objetivos del PDR	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 164 041,55	0,00	- 164 041,55
	Desarrollo rural, Feader, Inversión - Beneficiarios públicos	2014	El proceso de selección de los beneficiarios no establece prioridades a fin de apoyar únicamente a quienes cumplen mejor los objetivos del PDR	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 395 521,13	0,00	- 395 521,13

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios públicos	2015	El proceso de selección de los beneficiarios no establece prioridades a fin de apoyar únicamente a quienes cumplen mejor los objetivos del PDR	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 526 480,02	0,00	- 526 480,02
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios públicos	2016	El proceso de selección de los beneficiarios no establece prioridades a fin de apoyar únicamente a quienes cumplen mejor los objetivos del PDR	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 34 620,08	0,00	- 34 620,08
					Total FI:	EUR	- 1 195 009,76	0,00	- 1 195 009,76
FR	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 1	PUNTUAL		EUR	- 216,18	0,00	- 216,18
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 106	PUNTUAL		EUR	- 1 089,43	0,00	- 1 089,43
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 131	PUNTUAL		EUR	- 265,77	- 25,45	- 240,32
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 138	PUNTUAL		EUR	- 3 239,40	0,00	- 3 239,40
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 150	PUNTUAL		EUR	- 5,73	0,00	- 5,73
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 41	PUNTUAL		EUR	- 28 132,45	0,00	- 28 132,45
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 49	PUNTUAL		EUR	- 11,64	- 1,12	- 10,52
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 50	PUNTUAL		EUR	- 2 891,42	- 276,81	- 2 614,61

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 51	PUNTUAL		EUR	- 5 600,00	- 536,11	- 5 063,89
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 57	PUNTUAL		EUR	- 504,51	- 48,30	- 456,21
	Certificación	2014	Feader, error financiero n.º 60	PUNTUAL		EUR	- 80 598,00	0,00	- 80 598,00
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	ICHN 2014 - Calidad suficiente de los controles sobre el terreno - verificación adecuada de los compromisos - evaluación de la carga ganadera durante los controles sobre el terreno	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 12 710 673,46	- 8 651 399,66	- 4 059 273,80
	Certificación	2014	Falta de diligencia en la recuperación	PUNTUAL		EUR	- 833 708,09	0,00	- 833 708,09
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	PHAE 2014 - Calidad suficiente de los controles sobre el terreno - verificación adecuada de los compromisos - evaluación de la carga ganadera durante los controles sobre el terreno	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 1 553 534,09	- 1 553 534,09	0,00
					Total FR:	EUR	- 15 220 470,17	- 10 205 821,54	- 5 014 648,63
GB	Desarrollo rural, Feader, Inversión - Beneficiarios privados	2014	Deficiencias en la verificación de la moderación de los costes (M123 y M312) y en las visitas <i>in situ</i> (M121 y medidas transitorias)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 325 626,46	0,00	- 325 626,46
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2015	Deficiencias en la verificación de la moderación de los costes (M123 y M312) y en las visitas <i>in situ</i> (M121 y medidas transitorias)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 248 414,98	0,00	- 248 414,98

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), medidas forestales	2016	Deficiencias en la verificación de la moderación de los costes (M123 y M312) y en las visitas <i>in situ</i> (M121 y medidas transitorias)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 3 342,25	0,00	- 3 342,25
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2016	Deficiencias en la verificación de la moderación de los costes (M123 y M312) y en las visitas <i>in situ</i> (M121 y medidas transitorias)	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 17 320,23	0,00	- 17 320,23
	Desarrollo rural, Feader, Leader	2015	Feader no SIGC: Muestra revisada en la prueba de confirmación (corrección financiera puntual) - PDR 2007-2013	PUNTUAL		EUR	- 63 131,31	0,00	- 63 131,31
					Total GB:	EUR	- 657 835,23	0,00	- 657 835,23
GR	Certificación	2015	Feader no SIGC - muestra revisada en la prueba de confirmación (corrección financiera puntual)	PUNTUAL		EUR	- 99 353,26	- 673,55	- 98 679,71
					Total EL:	EUR	- 99 353,26	- 673,55	- 98 679,71
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
HU	Desarrollo rural Feader Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado (2007-2013)	2011	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - duración de la ayuda.	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 3 102 022,70	0,00	- 3 102 022,70
	Desarrollo rural Feader Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado (2007-2013)	2012	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - duración de la ayuda.	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 10 804 018,11	0,00	- 10 804 018,11

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural Feader Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado (2007-2013)	2013	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - duración de la ayuda.	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 5 087 630,41	0,00	- 5 087 630,41
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2015	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - duración de la ayuda.	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 2 330 804,65	0,00	- 2 330 804,65
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2016	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - duración de la ayuda.	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 841 528,08	0,00	- 841 528,08
	Desarrollo rural Feader Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado (2007-2013)	2011	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - criterios de subvencionabilidad	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 224 850,19	- 155 101,14	- 69 749,05
	Desarrollo rural Feader Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado (2007-2013)	2012	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - criterios de subvencionabilidad	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 695 297,84	- 540 200,91	- 155 096,93
	Desarrollo rural Feader Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado (2007-2013)	2013	Deficiencias en un control fundamental sobre gestión y control de la M142 - criterios de subvencionabilidad	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 286 488,68	- 254 381,52	- 32 107,16
	Desarrollo rural, Feader, Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado	2014	Deficiencias en controles fundamentales sobre gestión y control de la M142 - criterios de subvencionabilidad	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 382 937,22	- 295 655,73	- 87 281,49
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2015	Deficiencias en controles fundamentales sobre gestión y control de la M142 - criterios de subvencionabilidad	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 156 267,78	- 116 540,23	- 39 727,55

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2016	Deficiencias en controles fundamentales sobre gestión y control de la M142 - criterios de subvencionabilidad	A TANTO ALZADO	5,00 %	EUR	- 48 652,30	- 42 076,40	- 6 575,90
	Desarrollo rural, Feader, Eje 1 - Medidas con ayuda a tanto alzado	2014	Deficiencia en un control fundamental - duración de la ayuda	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 5 913 114,58	0,00	- 5 913 114,58
					Total HU:	EUR	- 29 873 612,54	- 1 403 955,93	- 28 469 656,61
IT	Acreditación del organismo pagador	2014	Omisión por parte de Agea de la repetición de controles del Feader SIGC	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 1 359 927,42	0,00	- 1 359 927,42
	Acreditación del organismo pagador	2015	Omisión por parte de Agea de la repetición de controles del Feader SIGC	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 5 767 406,83	0,00	- 5 767 406,83
	Acreditación del organismo pagador	2016	Omisión por parte de Agea de la repetición de controles del Feader SIGC	A TANTO ALZADO	2,00 %	EUR	- 3 720 952,06	0,00	- 3 720 952,06
	Acreditación del organismo pagador	2007	Gestión de deudas: expedientes en papel antes del EF 2010 no registrados en el sistema del Feader	PUNTUAL		EUR	- 218 915,60	0,00	- 218 915,60
	Acreditación del organismo pagador	2008	Gestión de deudas: expedientes en papel antes del EF 2010 no registrados en el sistema del Feader	PUNTUAL		EUR	- 826 684,32	0,00	- 826 684,32

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Acreditación del organismo pagador	2009	Gestión de deudas: expedientes en papel antes del EF 2010 no registrados en el sistema del Feader	PUNTUAL		EUR	- 589 631,90	0,00	- 589 631,90
	Acreditación del organismo pagador	2010	Gestión de deudas: expedientes en papel antes del EF 2010 no registrados en el sistema del Feader	PUNTUAL		EUR	- 971 562,29	0,00	- 971 562,29
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2015	Importes no subvencionables (fraude) abonados al beneficiario L. O. y otros proyectos de la medida M121 aprobados por el mismo inspector	PUNTUAL		EUR	- 1 071 801,22	0,00	- 1 071 801,22
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2015	Importes no subvencionables (fraude) abonados al beneficiario L. O. dentro de la medida M112	PUNTUAL		EUR	- 21 000,00	0,00	- 21 000,00
	Desarrollo rural, Feader, Ejes 1+3 - Medidas orientadas a la inversión (2007-2013)	2011	Importes no subvencionables abonados para proyectos dentro de la M121	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 91 005,25	- 91 005,25	0,00
	Desarrollo rural, Feader, Ejes 1+3 - Medidas orientadas a la inversión (2007-2013)	2012	Importes no subvencionables abonados para proyectos dentro de la M121	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 30 627,55	- 30 627,55	0,00
	Desarrollo rural, Feader, Ejes 1+3 - Medidas orientadas a la inversión (2007-2013)	2013	Importes no subvencionables abonados para proyectos dentro de la M121	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 236 521,00	- 236 521,00	0,00
	Desarrollo rural, Feader, Inversión - Beneficiarios privados	2014	Importes no subvencionables abonados para proyectos dentro de la M121	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 21 659,14	0,00	- 21 659,14

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2015	Importes no subvencionables abonados para proyectos dentro de la M121	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 514 365,17	0,00	- 514 365,17
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2016	Importes no subvencionables abonados para proyectos dentro de la M121	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 514 416,77	0,00	- 514 416,77
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2016	Importes no subvencionables abonados para gastos transitorios (seguimiento: proyectos dentro de la M121)	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 107 498,30	0,00	- 107 498,30
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020), Inversión - Beneficiarios privados	2017	Importes no subvencionables abonados para gastos transitorios (seguimiento: proyectos dentro de la M121)	A TANTO ALZADO	2,52 %	EUR	- 164 372,47	0,00	- 164 372,47
					Total IT:	EUR	- 16 228 347,29	- 358 153,80	- 15 870 193,49
RO	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas no relacionadas con la superficie)	2014	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2014 - submedida 3 a	PUNTUAL		EUR	- 818 013,62	- 15 198,83	- 802 814,79
	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas no relacionadas con la superficie)	2014	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2014 - submedida 3 b	PUNTUAL		EUR	- 4 576 407,63	0,00	- 4 576 407,63
	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas no relacionadas con la superficie)	2014	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2014 - submedida 4 b	PUNTUAL		EUR	- 9 560 314,82	- 177 632,27	- 9 382 682,55

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas no relacionadas con la superficie)	2014	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2014 - submedida 5 a	PUNTUAL		EUR	- 1 727 302,80	- 32 093,58	- 1 695 209,22
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2015 - submedida 1 a	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 5 533 253,66	0,00	- 5 533 253,66
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2015 - submedida 3 a	PUNTUAL		EUR	- 1 588 178,57	0,00	- 1 588 178,57
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2015 - submedida 3 b	PUNTUAL		EUR	- 4 489 089,72	0,00	- 4 489 089,72
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2015 - submedida 4 b	PUNTUAL		EUR	- 10 657 012,37	0,00	- 10 657 012,37
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2015 - submedida 5 a	PUNTUAL		EUR	- 2 969 317,38	0,00	- 2 969 317,38
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2016 - submedida 1 a	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 7 651 592,95	0,00	- 7 651 592,95
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2016 - submedida 3 a	PUNTUAL		EUR	7 970,40	0,00	7 970,40
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2016 - submedida 3 b	PUNTUAL		EUR	- 1 497,68	0,00	- 1 497,68

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2016 - submedida 4 b	PUNTUAL		EUR	- 8 689 604,28	0,00	- 8 689 604,28
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Porcentajes de pago incorrectos - EF 2016 - submedida 5 a	PUNTUAL		EUR	- 463 232,49	0,00	- 463 232,49
	Certificación	2014	Error conocido en el Feader SIGC	PUNTUAL		EUR	- 60 838,46	- 304,19	- 60 534,27
	Certificación	2014	ERROR MÁS PROBABLE FEADER NO SIGC	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 13 424 095,76	- 722 370,47	- 12 701 725,29
	Certificación	2014	ERROR MÁS PROBABLE FEADER SIGC	ESTIMADO POR IMPORTE		EUR	- 5 447 940,85	- 7 258,11	- 5 440 682,74
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2015	Deficiencia en un control fundamental	PUNTUAL		EUR	- 100 833,00	0,00	- 100 833,00
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas con ayuda a tanto alzado	2016	Deficiencia en un control fundamental	PUNTUAL		EUR	- 64 467,00	0,00	- 64 467,00
						Total RO:	EUR - 77 815 022,64	- 954 857,45	- 76 860 165,19

Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
EUR	- 150 587 585,19	- 13 093 586,59	- 137 493 998,60

Partida presupuestaria: 05040501

Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
FR	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas relacionadas con la superficie)	2011	Reembolso tras la sentencia en el asunto T-518/15 (auditoría RD2/2012/005/FR)	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	9 284 320,89	18 568,64	9 265 752,25
	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas relacionadas con la superficie)	2012	Reembolso tras la sentencia en el asunto T-518/15 (auditoría RD2/2012/005/FR)	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	17 853 829,20	35 707,65	17 818 121,55
	Desarrollo rural, Feader, Eje 2 (2007-2013, medidas relacionadas con la superficie)	2013	Reembolso tras la sentencia en el asunto T-518/15 (auditoría RD2/2012/005/FR)	A TANTO ALZADO	10,00 %	EUR	20 063 817,86	40 127,63	20 023 690,23
					Total FR:	EUR	47 201 967,95	94 403,92	47 107 564,03
Estado miembro	Medida	EF	Motivo	Tipo	Corrección %	Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
RO	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Consecuencia financiera de la Decisión C(2016) 3342 de la Comisión, que redujo los pagos intermedios relativos al gasto realizado en el periodo comprendido entre el 16 de octubre de 2015 y el 31 de diciembre de 2015	PUNTUAL		EUR		- 8 584 818,55	8 584 818,55
	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2015	Consecuencia financiera de la Decisión C(2016) 3342 de la Comisión, que redujo los pagos intermedios relativos al gasto realizado en el periodo comprendido entre el miércoles, 1 de julio de 2015 y el jueves, 15 de octubre de 2015	PUNTUAL		EUR		- 2 740 099,09	2 740 099,09
					Total RO:	EUR		- 11 324 917,64	11 324 917,64

Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
EUR	47 201 967,95	- 11 230 513,72	58 432 481,67

Partida presupuestaria: 05046001

RO	Desarrollo rural, Feader (2014-2020) - Medidas sujetas al SIGC	2016	Consecuencia financiera de la Decisión C(2017) 6061 de la Comisión, que redujo los pagos intermedios relativos al gasto realizado en el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2016 y el 15 de octubre de 2016	PUNTUAL		EUR		- 5 775 525,93	5 775 525,93
					Total RO:	EUR		- 5 775 525,93	5 775 525,93

Moneda	Importe	Deducciones	Incidencia financiera
EUR		- 5 775 525,93	5 775 525,93

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2018/874 DE LA COMISIÓN**de 14 de junio de 2018****por la que se determina que una suspensión temporal del arancel aduanero preferencial con arreglo al artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 20/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo no es apropiada para las importaciones de plátanos (bananas) originarios de Nicaragua**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Vistos el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 20/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, por el que se aplica la cláusula bilateral de salvaguardia y el mecanismo de estabilización para el banano del Acuerdo por el que se establece una asociación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Centroamérica, por otra ⁽¹⁾, y en particular su artículo 15, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante el Acuerdo por el que se establece una asociación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y Centroamérica, por otra («el Acuerdo») ⁽²⁾, se introdujo un mecanismo de estabilización para el banano que comenzó a aplicarse provisionalmente a los países de Centroamérica durante 2013, y a Nicaragua, concretamente, el 1 de agosto de ese mismo año.
- (2) Con arreglo al mecanismo de estabilización introducido por el Reglamento (UE) n.º 20/2013, una vez que se ha superado el volumen de activación definido para las importaciones de plátanos (bananas) frescos (partida 0803 00 19 de la nomenclatura combinada de la Unión Europea de 1 de enero de 2012) procedentes de uno de los países afectados, la Comisión puede, por medio de un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 14, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 20/2013, bien suspender temporalmente el arancel aduanero preferencial aplicado a las importaciones de plátanos (bananas) frescos procedentes de dicho país, o bien determinar que dicha suspensión no es apropiada.
- (3) El 10 de abril de 2018, las importaciones en la Unión de plátanos (bananas) frescos originarios de Nicaragua superaron el umbral de 14 000 toneladas definido en el Acuerdo.
- (4) En este contexto, con arreglo al artículo 15, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 20/2013, la Comisión ha tenido en cuenta el impacto de las importaciones en cuestión sobre la situación del mercado de plátanos (bananas) de la Unión, para decidir si procede o no suspender el arancel aduanero preferencial. La Comisión ha examinado el efecto de las importaciones en cuestión sobre los precios de la Unión, la evolución de las importaciones de otras procedencias y la estabilidad general del mercado de la Unión para los plátanos (bananas) frescos.
- (5) Cuando superaron el umbral correspondiente a 2018, las importaciones de plátanos (bananas) frescos procedentes de Nicaragua representaban únicamente el 1,2 % de las importaciones en la Unión de plátanos (bananas) frescos sujetos al mecanismo de estabilización para el banano. Por otro lado, las importaciones procedentes de Nicaragua representan el 1,0 % del total de las importaciones de plátanos (bananas) frescos en la Unión.
- (6) Las importaciones procedentes de grandes países exportadores con los que la Unión también ha firmado un acuerdo de libre comercio, a saber, Colombia, Ecuador y Costa Rica, se situaron en el 17,8 %, el 23,4 % y el 22,2 % de sus umbrales respectivos. Las cantidades «no utilizadas» sujetas al mecanismo de estabilización (4,8 millones de toneladas aproximadamente) superan con creces el total de las importaciones procedentes de Nicaragua hasta la fecha (14 787 toneladas).
- (7) Durante los dos primeros meses de 2018, el precio medio de las importaciones procedentes de Nicaragua fue de 488 EUR/tonelada, es decir, un 26 % por debajo de los precios medios de las demás importaciones de plátanos (bananas) frescos en la Unión.
- (8) A pesar del bajo precio de los plátanos (bananas) importados de Nicaragua, el precio medio de venta al por mayor del plátano (banana) en el mercado de la Unión en marzo de 2018 no registró ningún cambio a la baja y se mantuvo elevado. En efecto, en marzo de 2018 el precio medio al por mayor de los plátanos (bananas) de todos los orígenes fue de 1 094 EUR/tonelada, un 11 % más alto que el precio correspondiente en marzo de 2017 (977 EUR/tonelada). Además, en marzo de 2018 el precio medio de venta al por mayor de los plátanos (bananas) producidos en la Unión fue de 1 006 EUR/tonelada, que es comparable al nivel de marzo de 2017 (996 EUR/tonelada).

⁽¹⁾ DOL 17 de 19.1.2013, p. 13.⁽²⁾ DOL 346 de 15.12.2012, p. 1.

- (9) Por tanto, en este momento nada indica que la estabilidad del mercado de la Unión se haya visto perturbada por unas importaciones de plátanos (bananas) frescos procedentes de Nicaragua que han superado el volumen de activación anual definido, ni que esta situación haya tenido una incidencia significativa en la situación de los productores de la Unión.
- (10) Además, en abril de 2018 tampoco había indicios de una amenaza de deterioro grave en el mercado de la Unión o de un deterioro grave de la situación económica en las regiones ultraperiféricas de la Unión.
- (11) Por consiguiente, en este momento no parece apropiada la suspensión del arancel aduanero preferencial para las importaciones de plátanos (bananas) originarios de Nicaragua.
- (12) Cabe recordar que en 2017, las importaciones procedentes de Nicaragua superaron el umbral el 2 de mayo y que, a finales de ese año, alcanzaron las 50 000 toneladas. Sin embargo, la Comisión llegó a la conclusión en su posterior análisis que ni dichas importaciones ni otras importaciones procedentes de países sujetos al mecanismo de estabilización habían causado perturbaciones en el mercado de la Unión.
- (13) Habida cuenta de que el volumen de activación anual se ha superado ya en abril, y pese a que el total de las importaciones procedentes de Nicaragua en el mercado de la Unión es bajo, la Comisión continuará con su seguimiento al respecto, pudiendo adoptar medidas cuando proceda.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

No es apropiado suspender temporalmente el arancel aduanero preferencial para las importaciones de plátanos (bananas) frescos originarios de Nicaragua, clasificados en la partida 0803 00 19 de la nomenclatura combinada de la Unión Europea.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 14 de junio de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/705 del Consejo, de 14 de mayo de 2018, por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 269/2014 relativo a la adopción de medidas restrictivas respecto de acciones que menoscaban o amenazan la integridad territorial, la soberanía y la independencia de Ucrania

(Diario Oficial de la Unión Europea L 118 I de 14 de mayo de 2018)

En la página 2, en el anexo, columna «Información identificativa», menciones 162 y 163, quedan suprimidas las direcciones.

Corrección de errores de la Decisión (PESC) 2018/706 del Consejo, de 14 de mayo de 2018, por la que se modifica la Decisión 2014/145/PESC relativa a medidas restrictivas respecto de acciones que menoscaban o amenazan la integridad territorial, la soberanía y la independencia de Ucrania

(Diario Oficial de la Unión Europea L 118 I de 14 de mayo de 2018)

En la página 4, en el anexo, en la columna «Información identificativa», menciones 162 y 163, quedan suprimidas las direcciones.

Corrección de errores del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/989 de la Comisión, de 8 de junio de 2017, que corrige y modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión

(Diario Oficial de la Unión Europea L 149 de 13 de junio de 2017)

En la página 54, en el anexo IX, que modifica el anexo 32-03 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, título I, punto 1, letra b):

donde dice: «que puedan originarse»,

debe decir: «que se hayan originado»,

En la página 54, en el anexo IX, que modifica el anexo 32-03 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, título I, punto 1 bis:

donde dice: «1 bis»,

debe decir: «1a.».

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES