



Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1863 del Consejo, de 28 de noviembre de 2018, por el que se aplica el artículo 21, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/44 relativo a la adopción de medidas restrictivas habida cuenta de la situación en Libia** 1
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1864 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2018, relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada** 3
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1865 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2018, relativo a la no renovación de la aprobación de la sustancia activa propiconazol, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 de la Comisión ⁽¹⁾** 6
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1866 de la Comisión, de 28 de noviembre 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⁾** 10

DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2018/1867 del Consejo, de 26 de noviembre de 2018, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto del EEE en lo que respecta a la modificación del anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE (Ómnibus II) ⁽¹⁾** 29
- ★ **Decisión de Ejecución (PESC) 2018/1868 del Consejo, de 28 de noviembre 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** 32

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

Corrección de errores

- ★ **Corrección de errores de la Decisión (UE) 2018/1471 de la Comisión, de 19 de septiembre de 2018, sobre la propuesta de iniciativa ciudadana titulada «ATAJEN EL FRAUDE y el abuso de los FONDOS DE LA UE gracias a un mejor control de las decisiones, aplicaciones y sanciones» (DO L 246 de 2.10.2018) 35**

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1863 DEL CONSEJO**de 28 de noviembre de 2018****por el que se aplica el artículo 21, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/44 relativo a la adopción de 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 16 de noviembre de 2018, el Comité del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas creado en virtud de la Resolución 1970 (2011) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió incluir a una persona en la lista de personas y entidades sujetas a medidas restrictivas.
- (3) Procede, por lo tanto, 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 queda modificado según lo establecido 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 28 de noviembre de 2018.

Por el Consejo
La Presidenta
J. BOGNER-STRAUSS

⁽¹⁾ DO L 12 de 19.1.2016, p. 1.

ANEXO

Se añade la siguiente persona a la lista que figura en el anexo II del Reglamento (UE) 2016/44:

«28. **Nombre:** 1: Salah 2: Badi 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** Comandante de alto rango del frente armado Al-Sumud contra el Gobierno de Consenso Nacional, también conocido como “Fakhr” (“Orgullo de Libia”), y de la brigada Al-Marsa de Misrata, que forma parte de la Fuerza Escudo de Libia-Centro **Fecha de nacimiento:** nd **Lugar de nacimiento:** nd **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** nd **Nacionalidad:** nd **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** nd **Fecha de inclusión en la lista:** 16 de noviembre 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) y apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional:

- Salah Badi ha intentado sistemáticamente socavar el logro de una solución política en Libia apoyando a la resistencia armada. Los datos de dominio público confirman que es un comandante de alto rango del frente Al-Sumud, grupo armado antigubernamental conocido también como Fakhr Libya (“Orgullo de Libia”), y de la brigada Al-Marsa de Misrata, que forma parte de la Fuerza Escudo de Libia-Centro.
- Desempeñó un papel destacado en los combates que tuvieron lugar recientemente en Trípoli, que comenzaron el 27 de agosto de 2018, en los cuales murieron al menos 115 personas, en su mayoría civiles. La UNSMIL se refirió específicamente a las fuerzas que comandaba Salah Badi cuando pidió a todas las partes en los combates que pusieran fin a los actos de violencia (y les recordó que el Derecho internacional humanitario prohibía atacar deliberadamente a la población y las instalaciones civiles).
- A finales de 2016 y en 2017, Salah Badi comandó milicias antigubernamentales que atacaron Trípoli en varias ocasiones para tratar de arrebatar el poder al Gobierno de Consenso Nacional y restablecer el “Gobierno de Salvación Nacional” de Khalifa Ghwell, que no había sido legitimado. El 21 de febrero de 2017, Badi apareció junto a unos tanques en un vídeo de YouTube grabado frente al hotel Rixos de Trípoli y amenazó con enfrentarse al Gobierno de Consenso Nacional, que no considera legítimo. Los días 26 y 27 de mayo de 2017, unas fuerzas de Fakhr Libya (“Orgullo de Libia”) que comandaba Salah Badi atacaron varios lugares de Trípoli, incluidas la zona de Abu Sleem y la carretera del aeropuerto. Según información fiable de los medios de comunicación, que han corroborado los medios sociales, las fuerzas de Badi utilizaron tanques y artillería pesada en el ataque.»

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1864 DE LA COMISIÓN
de 28 de noviembre de 2018
relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión ⁽¹⁾, y en particular su artículo 57, apartado 4, y su artículo 58, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de garantizar una aplicación uniforme de la nomenclatura combinada anexa al Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo ⁽²⁾, es necesario adoptar disposiciones sobre la clasificación de las mercancías que se indican en el anexo del presente Reglamento.
- (2) El Reglamento (CEE) n.º 2658/87 establece las reglas generales para la interpretación de la nomenclatura combinada. Dichas reglas se aplican también a cualquier otra nomenclatura que se base total o parcialmente en aquella, o que le añada subdivisiones adicionales, y que haya sido establecida por disposiciones específicas de la Unión para poder aplicar medidas arancelarias o de otro tipo al comercio de mercancías.
- (3) De conformidad con estas reglas generales, las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo deben clasificarse, por los motivos indicados en la columna 3, en el código NC que figura en la columna 2.
- (4) Procede disponer que la información arancelaria vinculante emitida respecto a las mercancías contempladas en el presente Reglamento que no se ajuste a las disposiciones del mismo pueda seguir siendo invocada por su titular durante un período determinado, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 952/2013. Ese período debe ser de tres meses.
- (5) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Código Aduanero.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo se clasificarán dentro de la nomenclatura combinada en el código NC que se indica en la columna 2.

Artículo 2

La información arancelaria vinculante que no se ajuste al presente Reglamento podrá seguir siendo invocada durante un período de tres meses a partir de la entrada en vigor del mismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁾ DO L 269 de 10.10.2013, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

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

Hecho en Bruselas, el 28 de noviembre de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Descripción de la mercancía	Clasificación (código NC)	Motivación
(1)	(2)	(3)
<p>El producto se compone de los ingredientes siguientes (% en peso):</p> <ul style="list-style-type: none"> — aceite de pescado 99,7307, — Tocoferoles 0,1885, — aceite de girasol 0,0808, <p>El aceite de pescado es una mezcla de aceites obtenidos a partir de las siguientes familias: <i>Engraulidae</i>, <i>Osmeridae</i>, <i>Carangidae</i>, <i>Clupeidae</i>, <i>Salmonidae</i> y <i>Scombridae</i>. El aceite de pescado no es un aceite de hígado de pescado.</p> <p>Los tocoferoles se añaden intencionadamente al aceite de pescado para prevenir la oxidación de los lípidos. El aceite de girasol actúa como soporte y agente de carga para los tocoferoles antes de proceder a mezclarlos con el aceite de pescado. Además, el aceite de girasol garantiza que los tocoferoles se disuelven adecuadamente en el aceite de pescado durante la mezcla.</p> <p>El producto se presenta a granel para su uso en la producción de productos que se presentan en cápsulas de gelatina.</p>	1517 90 99	<p>Esta clasificación viene determinada por las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada, así como por el texto de los códigos NC 1517, 1517 90 y 1517 90 99.</p> <p>El producto no puede clasificarse en la partida 1504 como aceite de pescado debido a su mezcla con el aceite de girasol, ya que el texto de la partida no permite las mezclas de aceites de origen animal y vegetal.</p> <p>Las mezclas alimenticias de aceites animales y vegetales deben clasificarse en la partida 1517 [véanse también las notas explicativas del sistema armonizado de la partida 1517, párrafo primero, punto (3)].</p> <p>Por lo tanto, el producto debe clasificarse en el código NC 1517 90 99 como mezclas alimenticias de aceites animales o vegetales.</p>

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1865 DE LA COMISIÓN**de 28 de noviembre de 2018****relativo a la no renovación de la aprobación de la sustancia activa propiconazol, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 de la Comisión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, relativo a la comercialización de productos fitosanitarios y por el que se derogan las Directivas 79/117/CEE y 91/414/CEE del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 20, apartado 1, y su artículo 78, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Directiva 2003/70/CE de la Comisión ⁽²⁾ se incluyó el propiconazol como sustancia activa en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE del Consejo ⁽³⁾.
- (2) Las sustancias activas incluidas en el anexo I de la Directiva 91/414/CEE se consideran aprobadas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1107/2009 y figuran en la parte A del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (3) La aprobación de la sustancia activa propiconazol, que figura en la parte A del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011, expira el 31 de enero de 2019.
- (4) De conformidad con el artículo 1 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 844/2012 de la Comisión ⁽⁵⁾ y dentro del plazo previsto en dicho artículo, se presentó una solicitud de renovación de la aprobación del propiconazol.
- (5) El solicitante presentó los expedientes complementarios exigidos de conformidad con el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 844/2012. El Estado miembro ponente consideró que la solicitud estaba completa.
- (6) El Estado miembro ponente elaboró un informe de evaluación de la renovación junto con el Estado miembro coponente y, el 15 de abril de 2015, lo presentó a la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria («Autoridad») y a la Comisión.
- (7) La Autoridad comunicó el informe de evaluación de la renovación al solicitante y a los Estados miembros para que formularan sus observaciones, y transmitió las observaciones recibidas a la Comisión. La Autoridad puso también a disposición del público el expediente complementario resumido.
- (8) El 14 de junio de 2017, la Autoridad comunicó a la Comisión su conclusión ⁽⁶⁾ acerca de si podía esperarse que el propiconazol cumpliera los criterios de aprobación establecidos en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1107/2009.

⁽¹⁾ DO L 309 de 24.11.2009, p. 1.

⁽²⁾ Directiva 2003/70/CE de la Comisión, de 17 de julio de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/414/CEE del Consejo a fin de incluir las sustancias activas mecoprop, mecoprop-P y propiconazol (DO L 184 de 23.7.2003, p. 9).

⁽³⁾ Directiva 91/414/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, relativa a la comercialización de productos fitosanitarios (DO L 230 de 19.8.1991, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la lista de sustancias activas aprobadas (DO L 153 de 11.6.2011, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 844/2012 de la Comisión, de 18 de septiembre de 2012, por el que se establecen las disposiciones necesarias para la aplicación del procedimiento de renovación de las sustancias activas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1107/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la comercialización de productos fitosanitarios (DO L 252 de 19.9.2012, p. 26).

⁽⁶⁾ EFSA (Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria), 2016: *Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance propiconazole* (Conclusión sobre la revisión por pares de la evaluación del riesgo de la sustancia activa propiconazol en plaguicidas). EFSA Journal 2017;15(7):4887, 28 pp. 10.2903/j.efsa.2017.4887.

- (9) La Autoridad se remitió al dictamen ⁽¹⁾ del Comité de Evaluación del Riesgo de la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, adoptado el 9 de diciembre de 2016 con arreglo al artículo 37, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, que proponía que el propiconazol se clasifique como sustancia tóxica para la reproducción de categoría 1B de conformidad con dicho Reglamento. El Reglamento (UE) 2018/1480 de la Comisión ⁽³⁾ modificó en consecuencia el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1272/2008 y clasificó el propiconazol como tóxico para la reproducción, de la categoría 1B.
- (10) Sobre la base de los datos disponibles en el expediente, la Autoridad llegó a la conclusión de que los límites máximos de residuos («LMR») de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ no podían confirmarse para los productos vegetales y animales, ya que no estaban disponibles los datos sobre la magnitud y la toxicidad de los metabolitos que se incluyen en la definición de residuo para la evaluación del riesgo. Los LMR actuales para los usos propuestos del propiconazol superan el valor por defecto a tenor del artículo 18, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n.º 396/2005. Por estas razones, no se puede considerar que la exposición de los seres humanos a la sustancia activa sea insignificante. Por consiguiente, no se cumplen los requisitos establecidos en el anexo II, punto 3.6.4, del Reglamento (CE) n.º 1107/2009.
- (11) La Autoridad identificó una cuestión crítica en relación con la contaminación de las aguas subterráneas por los metabolitos del propiconazol. En particular, se prevé que el metabolito NOA436613 aparezca por encima del valor paramétrico de 0,1 µg/l en todos los escenarios pertinentes para todos los usos propuestos del propiconazol, incluso si la sustancia se utiliza cada dos años. Se prevé que otros dos metabolitos aparezcan en las aguas subterráneas en concentraciones superiores a 0,1 µg/l en la mayoría de los escenarios pertinentes. Se considera *a priori* que estos metabolitos son motivo de preocupación, ya que no puede excluirse que no tienen el mismo potencial de toxicidad para la reproducción que el propiconazol matriz. Por lo tanto, actualmente no puede afirmarse que la presencia de los metabolitos de propiconazol en las aguas subterráneas no va a tener efectos inaceptables en las aguas subterráneas ni efectos nocivos para la salud humana a tenor del artículo 4, apartado 3, letras b) y e), del Reglamento (CE) n.º 1107/2009.
- (12) Además, la Autoridad concluyó que el propiconazol causaba efectos tóxicos en órganos endocrinos. No obstante, sobre la base de la información disponible en el expediente, la Autoridad no pudo finalizar la evaluación científica para determinar el potencial de alteración endocrina del propiconazol. Además, sobre la base de la información disponible en el expediente, no pudo finalizarse la evaluación de varios aspectos necesarios para llegar a una conclusión sobre el riesgo para los consumidores a través de la ingesta diaria.
- (13) Habida cuenta de estas preocupaciones, no es posible acordar una aprobación de conformidad con el artículo 4, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 1107/2009.
- (14) La Comisión invitó al solicitante a presentar sus observaciones acerca de las conclusiones de la Autoridad y, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 844/2012, acerca del proyecto de informe sobre la renovación. El solicitante presentó sus observaciones, que se examinaron con detenimiento.
- (15) Sin embargo, pese a los argumentos esgrimidos por el solicitante, no pudieron descartarse las preocupaciones que suscita la sustancia.
- (16) En consecuencia, no se ha establecido, con respecto a uno o más usos representativos de al menos un producto fitosanitario que contiene propiconazol, que se cumplen los criterios de aprobación establecidos en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1107/2009. Por tanto, de conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, procede no renovar la aprobación de la sustancia activa propiconazol.
- (17) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 en consecuencia.
- (18) Debe darse suficiente tiempo a los Estados miembros para que retiren las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contienen propiconazol.

⁽¹⁾ Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas (ECHA) (2016): *Opinion of the Committee for Risk Assessment on a dossier proposing harmonised classification and labelling of propiconazole (ISO)* [Dictamen del Comité de Evaluación del Riesgo sobre un expediente en el que se proponen la clasificación y el etiquetado armonizados del propiconazol (ISO)]; (2RS,4RS;2RS,4SR)-1-[[2-(2,4-dichlorophenyl)-4-propyl-1,3-dioxolan-2-yl]methyl]-1H-1,2,4-triazole.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE, y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1907/2006 (DO L 353 de 31.12.2008, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) 2018/1480 de la Comisión, de 4 de octubre de 2018, por el que se modifica, a efectos de su adaptación al progreso técnico y científico, el Reglamento (CE) n.º 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, y se corrige el Reglamento (UE) 2017/776 de la Comisión (DO L 251 de 5.10.2018, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n.º 396/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de febrero de 2005, relativo a los límites máximos de residuos de plaguicidas en alimentos y piensos de origen vegetal y animal y que modifica la Directiva 91/414/CEE del Consejo (DO L 70 de 16.3.2005, p. 1).

- (19) En el caso de los productos fitosanitarios que contienen propiconazol, si los Estados miembros conceden un período de gracia de conformidad con el artículo 46 del Reglamento (CE) n.º 1107/2009, dicho período debe expirar, a más tardar, el 19 de marzo de 2020.
- (20) El Reglamento de Ejecución (UE) 2018/84 de la Comisión ⁽¹⁾ prorrogó la fecha de expiración del propiconazol hasta el 31 de enero de 2019 para que pudiera completarse el procedimiento de renovación antes de que expirara el período de aprobación de dicha sustancia. Dado que se adopta una decisión antes de la mencionada fecha de expiración prorrogada, el presente Reglamento debe aplicarse lo antes posible.
- (21) El presente Reglamento no excluye la presentación de una nueva solicitud de aprobación del propiconazol con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 1107/2009.
- (22) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

No renovación de la aprobación de una sustancia activa

No se renueva la aprobación de la sustancia activa propiconazol.

Artículo 2

Modificación del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011

En la parte A del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011, se suprime la fila 58, relativa al propiconazol.

Artículo 3

Medidas transitorias

Los Estados miembros retirarán las autorizaciones de los productos fitosanitarios que contengan la sustancia activa propiconazol, a más tardar, el 19 de junio de 2019.

Artículo 4

Período de gracia

Todo período de gracia concedido por los Estados miembros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 del Reglamento (CE) n.º 1107/2009 será lo más breve posible y expirará el 19 de marzo de 2020 a más tardar.

Artículo 5

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/84 de la Comisión, de 19 de enero de 2018, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 540/2011 en lo que respecta a la prórroga de los períodos de aprobación de las sustancias activas clorpirifós, clorpirifós-metilo, clotianidina, compuestos de cobre, dimoxistrobina, mancoceb, mecoprop-p, metiram, oxamil, petoxamida, propiconazol, propineb, propizamida, piraclostrobina y zoxamida (DO L 16 de 20.1.2018, p. 8).

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

Hecho en Bruselas, el 28 de noviembre de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/1866 DE LA COMISIÓN**de 28 de noviembre 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 ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) En aplicación del artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 ⁽³⁾, algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «AESA») comunicaron a la Comisión datos que son pertinentes para la actualización de dicha lista. También comunicaron información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. 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 imponerles 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 las listas de los anexos A y B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (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 efectuar una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 (en lo sucesivo, «el Comité de Seguridad Aérea»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de 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 Angola, Bielorrusia, Benín, Gambia, Indonesia, Mauritania, México, Moldavia, Nepal, Rusia, Tailandia, Venezuela y Zambia. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea acerca de la situación de la seguridad aérea en Afganistán, Gabón, Kazajistán, Libia y Mozambique.
- (6) La AESA 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 (en lo sucesivo, «SAFA») de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁵⁾.

⁽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 (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005 (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

⁽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).

⁽⁵⁾ 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).

- (7) Además, la AESA informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca de los proyectos de asistencia técnica realizados en los terceros países afectados por una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. 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 de terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales de seguridad de la aviación civil aplicables. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la AESA. 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 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), acerca de la asistencia técnica a terceros países que están prestando la Unión y los Estados miembros para aumentar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (8) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea sobre la función de alarma de SAFA y de los operadores de terceros países (TCO, en sus siglas en inglés), y también presentó estadísticas actuales sobre los mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (9) Tras el análisis efectuado por la AESA 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 AESA, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas medidas de ejecución e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea. Bulgaria y Malta informaron a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de las medidas que habían adoptado con respecto a las compañías aéreas certificadas en Bulgaria y Malta, respectivamente.
- (10) 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 de seguridad inminentes como consecuencia del incumplimiento por parte de alguna compañía aérea de la Unión de las normas de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Angola

- (11) Por carta de 30 de abril de 2018, la Comisión solicitó a la autoridad competente de Angola, el *Instituto Nacional da Aviação Civil* (INAVIC) una lista de documentos y de las medidas que debían llevarse a cabo.
- (12) El INAVIC aportó toda la documentación solicitada a su debido tiempo. La AESA analizó dicha documentación y consideró que se había presentado de forma clara y bien estructurada. Por otra parte, las copias de certificados de operador aéreo (AOC, en sus siglas en inglés) y especificaciones operativas presentadas por el INAVIC se ajustaban al formato de la OACI. El INAVIC ofreció una buena visión general de las medidas de seguimiento de las constataciones formuladas durante la supervisión de seguridad de las compañías aéreas angoleñas en los ámbitos de las operaciones de vuelo (OPS) y la aeronavegabilidad (AIR).
- (13) Los procedimientos y reglamentos del INAVIC se han ido actualizando desde 2015, principalmente en los ámbitos AIR, OPS y aeromédico. Por otra parte, de conformidad con las normas internacionales de seguridad pertinentes, el INAVIC ha facilitado a la OACI actualizaciones de su plan de medidas correctoras (CAP, en sus siglas en inglés).
- (14) A fin de lograr una comprensión más detallada y basada en pruebas de las actividades de supervisión en Angola, la Comisión solicitó al INAVIC que presentara los informes de las inspecciones o auditorías de revalidación de AOC, incluyendo una descripción detallada de las constataciones y medidas de seguimiento aplicadas a las compañías aéreas *Sonair*, *Air Jet* y *Heli-Malongo*.
- (15) Dichos informes se enviaron a la AESA, que llegó a la conclusión de que los datos incluidos en ellos eran pertinentes y de buena calidad material. Los informes también demostraban que las compañías aéreas en cuestión habían aplicado las medidas correctoras adecuadas sobre la base de las constataciones del INAVIC.
- (16) El INAVIC informó a la Comisión de que había certificado dos nuevas compañías aéreas, a saber: *Bestflya Aircraft Management* y *SJL*. El INAVIC también informó a la Comisión de que siete compañías aéreas (*Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* y *Mavewa*) ya no eran titulares de AOC válidos.

- (17) Sobre la base de la información actualmente disponible, la Comisión estima que el INAVIC ha realizado progresos en la aplicación de las normas internacionales de seguridad. No obstante, antes de que se adopte una decisión con respecto al levantamiento de la prohibición impuesta a las compañías aéreas de Angola, esos progresos deben verificarse con ocasión de una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión al INAVIC y a una selección de compañías aéreas angoleñas.
- (18) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse e incluir las nuevas compañías aéreas *Bestflya Aircraft Management* y *SJL*. Las compañías aéreas *Air Nave*, *Air26*, *Angola Air Services*, *Diexim*, *Fly540*, *Gira Globo* y *Mavewa* deben suprimirse del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006, ya que han dejado de ser titulares de AOC válidos.

Compañías aéreas de Bielorrusia

- (19) El 17 de septiembre de 2018, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la AESA en el marco del proceso de autorización de TCO, la Comisión inició consultas con el Departamento de Aviación de Bielorrusia (AD-BLR) de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (20) El 8 de noviembre de 2018, la Comisión, la AESA y representantes del AD-BLR mantuvieron una reunión técnica. Durante dicha reunión, la Comisión subrayó la importancia de estar correcta y regularmente informada sobre las actividades de supervisión de la seguridad. El AD-BLR presentó las medidas correctoras adoptadas para subsanar las deficiencias de seguridad detectadas por la AESA en el marco del proceso de autorización de TCO y de las actividades de seguimiento. Aunque esa información ya se había solicitado en el momento de la apertura de las consultas, el AD-BLR no facilitó información suficiente sobre la planificación y los resultados de las actividades de supervisión. Habida cuenta de las dificultades con que se habían enfrentado algunos solicitantes certificados en Bielorrusia para superar el proceso de autorización de TCO, debido principalmente a deficiencias de seguridad, la Comisión reiteró lo importante que resultaba que el AD-BLR cumpliera las normas internacionales de seguridad pertinentes al ejercer sus responsabilidades en materia de seguridad.
- (21) Habida cuenta de las deficiencias de seguridad existentes, la Comisión invitó al AD-BLR, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, a una comparecencia que tuvo lugar el 13 de noviembre de 2018. Durante dicha comparecencia, el AD-BLR presentó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea información general sobre el sector de la aviación en Bielorrusia, el personal disponible para las actividades de supervisión y la manera en que Bielorrusia lleva a cabo las investigaciones de accidentes. El AD-BLR informó también sobre la situación de la supervisión de la seguridad en Bielorrusia, haciendo referencia a los elementos críticos pertinentes de la OACI. El AD-BLR reiteró su llamamiento en favor de una estrecha cooperación con la UE e informó del inicio de la aplicación de algunos Reglamentos de la UE, en particular los relacionados con el ámbito de la aeronavegabilidad y las operaciones. El AD-BLR, seguro de que sus actividades cumplen plenamente las normas internacionales de seguridad, invitó a la UE a efectuar una visita de evaluación para conocer mejor el sistema de supervisión de la seguridad de Bielorrusia.
- (22) La Comisión considera que la falta de información documentada y el difícil intercambio de información desde el inicio de las consultas oficiales complican la tarea de evaluar cómo cumple el AD-BLR sus obligaciones. La Comisión considera por tanto que es necesario llevar a cabo una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión antes de la próxima reunión del Comité de Seguridad Aérea.
- (23) Además, la Comisión considera que los resultados de las inspecciones en rampa SAFA de *BELAVIA*, el único operador dedicado al transporte regular de pasajeros certificado en Bielorrusia, no plantean en la fase actual problemas específicos de seguridad con esa compañía aérea. Con respecto a las compañías aéreas que efectúan operaciones de transporte de mercancías, la AESA ya ha adoptado medidas de ejecución contra *JSC Aircompany Grodno* y *Transaviaexport Airlines*.
- (24) Aunque es evidente que deberán corregirse las diversas deficiencias detectadas, la naturaleza de estas aún no justifica la inclusión de las compañías aéreas de Bielorrusia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (25) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Bielorrusia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (26) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Bielorrusia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Bielorrusia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

- (27) 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 podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Benín

- (28) En mayo de 2017, la Comisión suprimió todas las compañías aéreas bajo la autoridad de Benín del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁾.
- (29) Por carta de 14 de septiembre de 2018, la Comisión solicitó a la *Agence Nationale de l'Aviation Civile du Bénin* (ANAC de Benín) una lista de documentos relativos a su estructura, su sistema de supervisión y sus actividades, incluida la lista de titulares de AOC y aeronaves matriculadas, así como de las medidas de ejecución adoptadas.
- (30) El 15 de octubre de 2018, la ANAC de Benín facilitó la información solicitada, incluidos detalles sobre su organización interna, las cualificaciones del personal, la política de formación, el proceso de supervisión, el sistema de notificación de sucesos y el proceso de expedición y validación de licencias.
- (31) Los documentos presentados también informaban de que había dos compañías aéreas certificadas por la ANAC de Benín; a saber: *Air Taxi Bénin* y ASAB.
- (32) La Comisión anima a la ANAC de Benín a informar periódicamente sobre las mejoras constantes en la aplicación de las normas internacionales de seguridad y sobre cualquier nueva información a este respecto, en particular en relación con la certificación de nuevas compañías aéreas.
- (33) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Benín, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.

Compañías aéreas de Gambia

- (34) Las compañías aéreas de Gambia nunca han sido incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por carta de 24 de agosto de 2018, la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Gambia (CAAG) que presentara documentación referente a su estructura, su sistema y actividades de supervisión, incluida la lista de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas, así como a las medidas de ejecución adoptadas. La CAAG presentó la información solicitada el 28 de septiembre de 2018.
- (35) La CAAG informaba a la Comisión de que en ese momento no había titulares de AOC en el país y de que el registro de matrícula de aeronaves incluía 18 aeronaves. Algunas de ellas están almacenadas, mientras que otras ya no están operativas.
- (36) Por lo que se refiere a la compañía aérea *Sonnig International Private Jets Gambia – SIPJ(G)*, la CAAG confirmó que no estaba en posesión de un certificado AOC válido de Gambia desde agosto de 2017.
- (37) En la misma carta, la CAAG también informaba de que la OACI había efectuado una auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI sobre el terreno del 16 al 26 de julio de 2018 en el marco del Programa USOAP-CMA de la OACI. La CAAG se comprometió a facilitar a la Comisión el informe de auditoría en cuanto estuviese disponible. Los resultados de la auditoría anterior de 2005 indican una aplicación efectiva global de un 78,46 %.
- (38) Sobre la base de esa información, la Comisión considera que actualmente no hay indicios de que la CAAG no sea capaz de cumplir sus obligaciones internacionales con respecto a la supervisión de la seguridad.
- (39) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Gambia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/830 de la Comisión, de 15 de mayo de 2017, 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 o cuya explotación queda sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 124 de 17.5.2017, p. 3), los considerandos 12 a 19 se refieren a Benín.

Compañías aéreas de Indonesia

- (40) Todas las compañías aéreas de Indonesia fueron suprimidas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en junio de 2018 ⁽¹⁾. Con el fin de proseguir el seguimiento de la supervisión de la seguridad en Indonesia, la Comisión y la Dirección General de Aviación Civil de Indonesia (DGCA de Indonesia) continuaron sus consultas de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. La Comisión efectúa un seguimiento de los progresos de la DGCA de Indonesia con vistas a adecuar el sistema de supervisión de la seguridad aérea de Indonesia a las normas internacionales de seguridad. En este contexto, por carta de 26 de septiembre de 2018, la DGCA de Indonesia proporcionó a la Comisión información adicional y una actualización relativa a las actividades de supervisión de la seguridad aérea en Indonesia en el período comprendido entre mayo y agosto de 2018, así como al plan de medidas correctoras acordado.
- (41) Dicha información incluía una lista de las compañías aéreas certificadas en Indonesia, de las aeronaves matriculadas y de las actividades de supervisión de la seguridad, una lista de las medidas de ejecución adoptadas por la DGCA de Indonesia, una situación actualizada de los planes de medidas correctoras a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión de marzo de 2018, así como actualizaciones relativas a la aplicación del plan de acción de navegación basada en la *performance* (PBN, en sus siglas en inglés) y a la asistencia técnica prestada a la DGCA de Indonesia.
- (42) En lo que respecta a la lista de compañías aéreas, aeronaves y actividades de supervisión, en ese período la DGCA de Indonesia expidió un nuevo AOC Parte-121 y dos nuevos AOC Parte-135.
- (43) Por lo que se refiere a las medidas de ejecución adoptadas, la DGCA de Indonesia suspendió dos AOC (uno de la Parte-121 y otro de la Parte-135), revocó un certificado de validación e impuso una sanción administrativa con respecto a un titular de un AOC Parte-135. Además, la DGCA de Indonesia adoptó sus primeras medidas para reforzar la supervisión en el apartado médico de la concesión de licencias en respuesta a los problemas detectados durante la visita de evaluación de la UE de marzo de 2018 y ha suspendido a dos titulares de licencias de examinador médico autorizado.
- (44) También se ha tenido en cuenta la recomendación sobre la aplicación de la PBN. De aquí a finales de 2018, Indonesia prevé aplicar con carácter prioritario los procedimientos de PBN en 23 de los 25 aeropuertos internacionales. La aplicación de la PBN en los aeropuertos nacionales y lejanos está avanzando, aunque no al mismo ritmo.
- (45) La DGCA de Indonesia también informó a la Comisión sobre la situación de las medidas correctoras adoptadas tras la misión de validación coordinada de la OACI que tuvo lugar en 2017. El 25 de julio de 2018, la OACI revisó el plan de medidas correctoras en el ámbito de la aeronavegabilidad. Todas las medidas correctoras han sido total o parcialmente aceptadas por la OACI.
- (46) A raíz del trágico accidente del vuelo JT610 de *Lion Air* ocurrido el 29 de octubre de 2018, la DGCA de Indonesia se puso en contacto con la Comisión en un plazo de 24 horas y continúa proporcionando información, en particular sobre las medidas preventivas adoptadas después del accidente con respecto a los operadores cuya flota incluye aeronaves del mismo tipo (una aeronave explotada por *Garuda* y diez explotadas por *Lion Air*).
- (47) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Indonesia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (48) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Indonesia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo 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.
- (49) 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 podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Mauritania

- (50) En diciembre de 2012, la Comisión decidió suprimir todas las compañías aéreas bajo la autoridad de Mauritania del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽²⁾.

⁽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 (DO L 152 de 15.6.2018, p. 5), los considerandos 40 a 64 se refieren a Indonesia.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 1146/2012 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad (DO L 333 de 5.12.2012, p. 7), los considerandos 71 a 81 se refieren a Mauritania.

- (51) Por carta de 30 de agosto de 2018, la Comisión solicitó a la autoridad competente de Mauritania, la *Agence Nationale de l'Aviation Civile* (ANAC de Mauritania) que presentara documentación sobre la estructura de la autoridad, su sistema y sus actividades de supervisión, incluida la lista de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas, así como sobre las medidas de ejecución adoptadas.
- (52) El 10 de octubre de 2018, la ANAC de Mauritania presentó la información solicitada, incluida información sobre la estructura organizativa y el personal, sobre los titulares de AOC junto con las especificaciones operativas y sobre las aeronaves matriculadas en Mauritania, así como los resultados de las actividades de supervisión de la seguridad, las medidas de ejecución y la lista de incidentes y accidentes desde 2016.
- (53) La ANAC de Mauritania comunicó a la Comisión que en ese momento había dos compañías aéreas certificadas en Mauritania: *Mauritania Airlines*, compañía nacional de bandera con sede en Nuakchot, y la compañía de taxi aéreo *Class Aviation*.
- (54) La Comisión anima a la ANAC de Mauritania a informar periódicamente de la mejora constante en la aplicación de las normas internacionales de seguridad.
- (55) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Mauritania, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.

Compañías aéreas de México

- (56) Las compañías aéreas de México nunca han sido incluidas en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Tras el accidente con víctimas mortales de la compañía aérea mexicana *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) ocurrido en Cuba el 18 de mayo de 2018, la Comisión se puso en contacto con la *Dirección General de Aeronáutica Civil* de México (DGAC de México) para solicitarle información detallada. Según la DGAC de México, el AOC de *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) quedó suspendido y la suspensión fue levantada posteriormente, el 29 de agosto de 2018, tras las inspecciones llevadas a cabo por la DGAC de México. El propio accidente y el breve período que medió entre la suspensión y el levantamiento de la suspensión del AOC hicieron surgir dudas sobre la forma en que la DGAC de México había llevado a cabo la supervisión de la seguridad. Además de dicho accidente, existían varios indicios de que el nivel de seguridad aérea en México podría haber disminuido, ya que el número de accidentes e incidentes graves ha aumentado durante el año 2018.
- (57) El 16 de octubre de 2018, la Comisión, la AESA y la DGAC de México mantuvieron una reunión técnica. Durante dicha reunión, la DGAC de México proporcionó información pertinente sobre su estructura, sus actividades de concesión de licencias, certificación y supervisión, sobre el personal encargado de la supervisión de la seguridad, y sobre los procedimientos de supervisión y el marco jurídico. La DGAC de México también explicó los motivos por los que había levantado tan rápidamente la suspensión del AOC de *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*).
- (58) La Comisión destacó el rápido crecimiento del sector de la aviación en México en 2017, especialmente en lo que respecta al número de aeronaves matriculadas, compañías aéreas y rutas, y manifestó ciertas dudas sobre la capacidad de la DGAC de México para llevar a cabo una supervisión de la seguridad adecuada. La DGAC de México respondió que, en su opinión, sí poseía la capacidad necesaria e hizo hincapié en que una gran compañía (*Mexicana de Aviación*) se había declarado en quiebra y que las nuevas compañías aéreas (por ejemplo, *Volaris* o *Aeroflot*) utilizaban los mismos modelos de aeronave. Por consiguiente, según la DGAC de México, el aumento de las aeronaves matriculadas no tiene un impacto importante en las capacidades de supervisión de la DGAC de México.
- (59) Por lo que se refiere a *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*), la DGAC de México explicó que *Global Air* había recurrido la decisión de suspensión de su AOC e interpuesto asimismo un recurso contra el régimen de inspecciones especiales de la DGAC de México. Al final del proceso judicial, *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) solicitó la anulación de la matrícula de su aeronave y del correspondiente AOC. Como consecuencia de esa petición, las aeronaves de *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) no disponen de ninguna autorización para operar en México.
- (60) A raíz de esa reunión y a petición de la Comisión, la DGAC de México informó asimismo sobre los accidentes e incidentes graves ocurridos en los cinco años anteriores, así como sobre el número de suspensiones, revocaciones y otras medidas de ejecución adoptadas en 2017 y 2018. La DGAC de México también envió a la Comisión las constataciones y los planes de medidas correctoras derivados de las inspecciones adicionales llevadas a cabo en *Global Air* (*Aerolíneas Damojh, SA de C.V.*) después del accidente de Cuba, así como las constataciones y los planes de medidas correctoras referentes a otras tres compañías aéreas mexicanas.

- (61) Sobre la base de las consultas mantenidas y de la información suministrada, la Comisión considera que la DGAC de México efectúa en la actualidad una supervisión de la seguridad lo suficientemente periódica (por ejemplo, la renovación de los certificados se lleva a cabo cada dos años). El marco jurídico de la aviación de México es exhaustivo y está adaptado a las normas internacionales de seguridad pertinentes. Los resultados de las inspecciones en rampa SAFA de compañías aéreas de México no plantean en la fase actual preocupaciones específicas en materia de seguridad.
- (62) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la información facilitada en el transcurso de la reunión de consulta técnica de 16 de octubre de 2018 y después de ella, la Comisión considera que, en la fase actual, la DGAC de México posee la capacidad y voluntad necesarias para resolver las deficiencias en materia de seguridad.
- (63) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de México.
- (64) 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 podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Moldavia

- (65) Por carta de 27 de septiembre de 2018, la Comisión informó a la Autoridad de Aviación Civil de Moldavia (CAAM) de ciertas preocupaciones en materia de seguridad en relación con las compañías aéreas certificadas por la CAAM. Al mismo tiempo, la Comisión notificó a la CAAM la apertura de consultas en virtud del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (66) El 12 de octubre de 2018, la CAAM informó a la Comisión de las actividades de supervisión efectuadas en relación con las compañías aéreas certificadas en Moldavia en los tres años anteriores, así como de la supervisión realizada en relación con la compañía aérea *Air Moldova*.
- (67) Sobre la base de la información actualmente disponible, en particular la evaluación para la autorización de TCO realizada por la AESA, las inspecciones en rampa efectuadas por los Estados miembros en el marco del programa SAFA y la información facilitada por la CAAM, la Comisión considera que la CAAM debe desarrollar su capacidad de inspección de las compañías aéreas respecto de las que tiene responsabilidades de certificación y supervisión.
- (68) El 29 de octubre de 2018, la Comisión, la AESA, la CAAM y representantes de *Air Moldova* mantuvieron una reunión técnica. Durante esta reunión, la CAAM aportó información sobre sus actividades de vigilancia, incluidos sus planes relativos a la contratación y formación de personal técnico y su enfoque estratégico con miras a mejorar sus capacidades de vigilancia. *Air Moldova* facilitó información sobre su manera de responder a las preocupaciones sobre una supuesta falta de cultura de la seguridad adecuada en la empresa que se plantearon en vista de determinadas constataciones del programa SAFA.
- (69) Teniendo en cuenta las deficiencias de seguridad detectadas, la Comisión invitó a la CAAM y a las compañías aéreas *Air Moldova* y *Aerotranscarga* a una comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. Dicha comparecencia tuvo lugar el 13 de noviembre de 2018. La CAAM presentó su estructura organizativa, con información detallada sobre su personal, y proporcionó información sobre el marco jurídico de la aviación civil en Moldavia y su evolución futura, incluida la aplicación del Acuerdo sobre una zona de aviación común entre la Unión Europea y sus Estados miembros y la República de Moldavia ⁽¹⁾. Según la información facilitada por la CAAM, en 2018 se incorporaron catorce actos legislativos de la UE al ordenamiento jurídico de Moldavia, y está previsto incorporar otros diecisiete en el transcurso de 2019.
- (70) Durante la comparecencia, la CAAM se comprometió a mantener a la Comisión continuamente informada de sus actividades de supervisión y de las medidas adoptadas para aumentar la seguridad de la aviación civil en Moldavia. La CAAM confirmó que acogería con satisfacción y apoyaría una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Moldavia.
- (71) Durante la comparecencia, *Air Moldova* presentó la estructura y el funcionamiento de su sistema de gestión de la calidad y su sistema de gestión de la seguridad. También informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea acerca de los procedimientos que había puesto en práctica para garantizar la seguridad de sus operaciones, entre ellos la identificación de peligros, el seguimiento de los datos de vuelo y el análisis y la atenuación de riesgos. *Air Moldova* ofreció explicaciones sobre su investigación acerca del incidente grave en que se había visto involucrada una de sus aeronaves durante el proceso de aterrizaje en el aeropuerto de Fiumicino (Roma) en 2017, así como sobre las medidas de seguridad que había adoptado inmediatamente después de dicho incidente.

⁽¹⁾ DO L 292 de 20.10.2012, p. 3.

- (72) Durante la comparecencia, *Aerotranscarga* proporcionó información en relación con su sistema de gestión de la seguridad, el proceso de análisis de datos de vuelo y los indicadores de rendimiento de seguridad. En particular, ofreció datos específicos en lo que respecta a su rendimiento de seguridad y garantía de seguridad.
- (73) La Comisión tiene la intención de efectuar, con la asistencia de la AESA y el apoyo de los Estados miembros, una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a Moldavia para verificar si la certificación y la supervisión de las compañías aéreas por parte de la CAAM se llevan a cabo de conformidad con las normas internacionales de seguridad pertinentes. Esta visita de evaluación sobre el terreno se centrará en la CAAM y en una selección de compañías aéreas moldavas.
- (74) Aunque es evidente que deberán corregirse las diversas deficiencias detectadas, la naturaleza de estas aún no justifica la inclusión de las compañías aéreas de Moldavia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (75) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Moldavia.
- (76) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Moldavia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Moldavia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (77) 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 podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Nepal

- (78) Mediante carta de 26 de agosto de 2018, la Autoridad de Aviación Civil de Nepal (CAAN) informó a la Comisión acerca de los avances realizados por la CAAN en la aplicación de las normas internacionales de seguridad. Según la información facilitada, la CAAN ha realizado progresos limitados en la aplicación de las normas internacionales de seguridad. No obstante, la información facilitada es insuficiente para llegar a una conclusión sobre la verdadera situación de la seguridad en Nepal.
- (79) Las pruebas disponibles indican que desde principios de 2018 se han producido al menos cuatro accidentes de aviación civil en Nepal. El más reciente ocurrió el 1 de septiembre de 2018 en el aeropuerto internacional de Tribhuvan en Katmandú (Nepal) y en él estaba implicada una aeronave operada por *Yeti Airlines*. La Comisión invita a la CAAN a aplicar las recomendaciones de los informes oficiales de investigación de accidentes, a elaborar análisis de las causas fundamentales y a procurar resolver los problemas existentes.
- (80) Con respecto a la petición de la CAAN de que se efectúe una misión de evaluación sobre el terreno de la Unión, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea consideran que llevar a cabo dicha misión es prematuro por cuanto la ratio de accidentes en Nepal sigue siendo elevada. Como consecuencia de ello, Nepal debería, en primer lugar, reducir el número de accidentes y aportar pruebas satisfactorias a este respecto durante un período mínimo de dos años.
- (81) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Nepal, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.

Compañías aéreas de Rusia

- (82) La Comisión, la AESA y las autoridades competentes de los Estados miembros han seguido supervisando atentamente los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia que operan en la Unión, en particular concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de determinadas compañías aéreas rusas efectuadas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (83) El 5 de octubre de 2018, representantes de la Comisión, la AESA y un Estado miembro se reunieron con representantes de la Agencia Federal Rusa de Transporte Aéreo (FATA) para revisar los resultados en materia de seguridad de las compañías aéreas certificadas en Rusia sobre la base de los informes de las inspecciones en rampa (efectuadas en el período comprendido entre el 19 de septiembre de 2017 y el 18 de septiembre de 2018) y detectar los casos en los que deberían reforzarse las actividades de supervisión de la FATA.

- (84) Durante esa reunión, la Comisión revisó más detalladamente los resultados de las inspecciones en rampa SAFA de cuatro compañías aéreas certificadas en Rusia. Aunque no se detectaron problemas de seguridad, la FATA informó a la Comisión de que, debido al limitado número de inspecciones realizadas en algunas compañías aéreas, se realizarían inspecciones adicionales durante el siguiente trimestre en dos de dichas compañías.
- (85) Sobre la base de la información actualmente disponible, incluida la facilitada por la FATA en la reunión de 5 de octubre de 2018, la Comisión considera que, en la fase actual, la FATA posee la capacidad y voluntad necesarias para resolver las deficiencias en materia de seguridad. Por estos motivos, la Comisión concluyó que no era necesaria la comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de las autoridades de aviación rusas ni de las compañías aéreas certificadas en Rusia.
- (86) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Rusia.
- (87) Los Estados miembros deben seguir comprobando el cumplimiento efectivo de las normas internacionales de seguridad pertinentes por parte de las compañías aéreas de Rusia, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (88) Si tales inspecciones indicasen la existencia de riesgos inminentes de seguridad como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales de seguridad, la Comisión podría verse obligada a imponer una prohibición de explotación a determinadas compañías aéreas de Rusia y a incluirlas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.

Compañías aéreas de Tailandia

- (89) Por carta de 17 de septiembre de 2018, la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Tailandia (CAAT) un informe de situación sobre las actividades de certificación y supervisión de la CAAT.
- (90) El 24 de octubre de 2018, la CAAT presentó un informe sobre la situación de la aviación civil en Tailandia, sobre la organización de la CAAT, sobre su sistema de supervisión y sobre las medidas de ejecución adoptadas.
- (91) Dicho informe de situación ofrecía información detallada sobre la aplicación del plan de sostenibilidad de la CAAT, que incluía una revisión de la organización, la identificación de las mejoras necesarias, las revisiones de la legislación y la reglamentación previstas, la sostenibilidad económica y las necesidades presupuestarias.
- (92) La CAAT está aún en proceso de nueva certificación de titulares de AOC. En septiembre de 2018, 22 compañías aéreas habían sido certificadas de nuevo, dos compañías aéreas se encontraban en la fase de demostración e inspección, y otras dos compañías estaban en la fase de evaluación de documentos. Todas las compañías aéreas autorizadas para llevar a cabo operaciones internacionales han sido certificadas de nuevo.
- (93) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Tailandia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (94) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Tailandia de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa a las que deban someterse las compañías aéreas certificadas en Tailandia de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
- (95) 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 podría verse obligada a intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Venezuela

- (96) El 6 de marzo de 2017, la compañía aérea *Avior Airlines*, certificada en Venezuela, solicitó una autorización de TCO a la AESA. La AESA evaluó la solicitud y el 4 de octubre de 2017 denegó la expedición de la autorización de TCO por motivos de seguridad, ya que *Avior Airlines* no cumplía los requisitos aplicables del Reglamento (UE) n.º 452/2014.

- (97) El 14 de noviembre de 2017, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) y *Avior Airlines* comparecieron ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005. A raíz de esa comparecencia, en noviembre de 2017 la Comisión modificó la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión y añadió la compañía aérea *Avior Airlines* en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁾.
- (98) La Comisión prosiguió las consultas con el INAC de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006. El 29 de agosto de 2018, la Comisión, la AESA y el INAC celebraron una reunión técnica en la que la Comisión expuso sus preocupaciones sobre la capacidad del INAC para cumplir sus obligaciones internacionales con respecto a la supervisión de la seguridad de sus compañías aéreas.
- (99) Durante esa reunión técnica, el INAC ofreció una descripción general de su proceso de supervisión de la aviación y del programa estatal de seguridad, presentando algunos ejemplos de las medidas de ejecución adoptadas, junto con información relacionada con la aviación en Venezuela. A raíz de esta reunión, el INAC facilitó más documentación técnica. Asimismo, explicó que, después de la reunión del Comité de Seguridad Aérea celebrada en noviembre de 2017, se había puesto en contacto con las compañías aéreas respecto de las que existían constataciones pendientes derivadas de las inspecciones en pista del programa SAFA para pedirles que respondieran a esas constataciones. Según la información facilitada por los Estados miembros responsables de las inspecciones, algunas compañías aéreas venezolanas comenzaron a responder a las constataciones, aunque a veces de forma incoherente. Así, por ejemplo, se proponían medidas correctoras diferentes para constataciones idénticas o similares, y algunas medidas correctoras parecían abordar solo parcialmente los problemas detectados.
- (100) La AESA, los Estados miembros y la Comisión analizaron la documentación presentada y las evaluaciones de TCO realizadas por la AESA, así como las constataciones del programa SAFA y las respuestas a las mismas. A este respecto, aunque se aplicaban algunos elementos de un sistema de supervisión que parecían adecuados en términos de estructura, número de empleados responsables de la supervisión, procedimientos documentados y planificación de las inspecciones, el análisis de la información disponible ponía de manifiesto una serie de posibles incoherencias. En efecto, en algunos informes de inspección se describen problemas graves que normalmente no se deberían haber producido si las compañías aéreas hubiesen sido objeto de una adecuada supervisión continuada por parte del INAC. Las medidas tomadas por las compañías aéreas en respuesta a las constataciones incluidas en los informes de inspección del INAC parecen mostrar que no se efectuó un análisis apropiado de las causas fundamentales ni existieron planes de medidas correctoras adecuados para impedir la recurrencia de la misma infracción o infracciones similares. Ese problema no parece haber sido detectado ni abordado en las medidas de seguimiento de las inspecciones efectuadas por el INAC.
- (101) Habida cuenta de ello, la Comisión invitó al INAC, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, a una comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea. Durante la comparecencia de 14 de noviembre de 2018, el INAC presentó ante la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea una visión de conjunto del marco jurídico venezolano en el ámbito de la aviación, de la estructura del INAC, datos sobre el personal y la industria de la aviación, así como información más detallada sobre las actividades de supervisión de 2017 y 2018, sobre las inspecciones realizadas y previstas, sobre las medidas de ejecución, sobre la situación de la aplicación del programa estatal de seguridad y sobre la supervisión basada en el riesgo, junto con otros datos técnicos pertinentes. El INAC reiteró su compromiso de cumplir sus obligaciones internacionales en relación con la seguridad aérea y su voluntad de establecer un marco de cooperación con la AESA.
- (102) Durante la comparecencia, los Estados miembros formularon algunas preguntas a fin de cerciorarse de que en Venezuela se aplica efectivamente el sistema de supervisión. No todas las respuestas del INAC fueron lo suficientemente detalladas.
- (103) La Comisión toma nota de que el porcentaje de aplicación efectiva en el marco del Programa USOAP de la OACI correspondiente a Venezuela es de un 93,51 %. En 2009 se realizó una auditoría USOAP-CMA de la OACI y la última misión de validación coordinada de la OACI tuvo lugar en 2013.
- (104) La Comisión también toma nota de que ocho compañías aéreas de Venezuela han solicitado oficialmente autorizaciones de TCO a la AESA. Hasta la fecha, ninguna compañía aérea venezolana ha recibido una autorización de TCO. La AESA denegó la solicitud de *Avior Airlines* por motivos de seguridad, y las otras siete solicitudes fueron bien rechazadas por razones administrativas por la AESA, bien retiradas por las compañías aéreas.
- (105) La Comisión reconoce que Venezuela se ha comprometido a cooperar con la Comisión y a presentar información actualizada periódica sobre el estado de sus obligaciones en materia de vigilancia. La Comisión también toma nota de la buena disposición del INAC para reunirse con la Comisión, la AESA y los Estados miembros cada vez que sea necesario.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2215 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2017, 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 cuya explotación queda sujeta a restricciones dentro de la Unión (DO L 318 de 2.12.2017, p. 1), los considerandos 70 a 81 se refieren a Venezuela.

- (106) Aunque es evidente que deberán corregirse las diversas deficiencias detectadas, la naturaleza de estas aún no justifica la inclusión de las compañías aéreas de Venezuela en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (107) Sobre la base de la información actualmente disponible y de conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que, en la fase actual, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión añadiendo compañías aéreas de Venezuela.
- (108) Los Estados miembros deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por parte de Venezuela de las normas internacionales de seguridad pertinentes, concediendo 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.
- (109) 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 podría intervenir de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

Compañías aéreas de Zambia

- (110) En junio de 2016, la Comisión decidió suprimir todas las compañías aéreas bajo la autoridad de Zambia del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁾.
- (111) Por carta de 3 de mayo de 2018, la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Zambia (ZCAA) que presentara documentación referente a su estructura, su sistema y sus actividades de supervisión, incluida la lista de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas, así como a las medidas de ejecución.
- (112) El 1 de junio de 2018, la ZCAA presentó la información solicitada, incluida información sobre la estructura organizativa y el personal, sobre los titulares de AOC junto con las especificaciones operativas, las aeronaves matriculadas en Zambia, así como los resultados de las actividades de supervisión de la seguridad, las medidas de ejecución y la lista de incidentes y accidentes desde 2016. Además, la ZCAA presentó información sobre los progresos realizados a raíz de las recomendaciones formuladas en el informe final de la misión de validación coordinada de la OACI realizada en marzo de 2016.
- (113) La Comisión anima a la ZCAA a informar periódicamente de las constantes mejoras en la aplicación de las normas internacionales de seguridad.
- (114) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera que en la fase actual, en lo que respecta a las compañías aéreas de Zambia, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (115) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea.
- (116) 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 al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁾ 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 (DO L 160 de 17.6.2016, p. 50), los considerandos 108 a 121 se refieren a Zambia.

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

Hecho en Bruselas, el 28 de noviembre de 2018.

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

ANEXO I

El anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«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
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-008/11-07/17 TEJ	TEJ	República de Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	República de Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	República de Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	República de Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	República de Angola
HELI-MALONGO	AO-005/11-09/18YYY	Desconocido	República de Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	República de Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	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.

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
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 SA.	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

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
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
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	República Gabonesa

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
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 KYRGYZSTAN	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
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia

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
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN 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	HIM	República Democrática Federal de Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	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	RMK	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
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
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Santo Tomé y Príncipe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Santo Tomé y Príncipe

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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
AIR RUM, LTD	Desconocido	RUM	Sierra Leona
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Desconocido	DTY	Sierra Leona
HEAVYLIFT CARGO	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
ORANGE AIR SIERRA LEONA LTD	Desconocido	ORJ	Sierra Leona
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Desconocido	PRR	Sierra Leona
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Desconocido	SVT	Sierra Leona
TEEBAH AIRWAYS	Desconocido	Desconocido	Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			República de Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	República de Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	República de Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	República de Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	República de Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	Desconocido	República de Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	República de Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	República de Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	República de Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	República de Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	República de Sudán
SUN AIR	51	SNR	República de Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	República de Sudán»

ANEXO II

El anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 se sustituye por el texto siguiente:

«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
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 ⁽¹⁾	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-AFJ; 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⁾ Solo se permite a Afrijet utilizar las aeronaves especificadas para su nivel actual de operaciones en la Unión.»

⁽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.

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2018/1867 DEL CONSEJO

de 26 de noviembre de 2018

relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Mixto del EEE en lo que respecta a la modificación del anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE (Ómnibus II)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 50, 53, 62 y 114, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Visto el Reglamento (CE) n.º 2894/94 del Consejo, de 28 de noviembre de 1994, relativo a determinadas normas de desarrollo del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 1, apartado 3,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo ⁽²⁾ (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE») entró en vigor el 1 de enero de 1994.
- (2) Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 98 del Acuerdo EEE, el Comité Mixto del EEE puede decidir modificar, entre otros, el anexo IX de dicho Acuerdo, que contiene disposiciones sobre los servicios financieros.
- (3) La Directiva 2014/51/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ debe incorporarse al Acuerdo EEE.
- (4) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.
- (5) La posición de la Unión en el Comité Mixto del EEE debe, por lo tanto, basarse en el proyecto de Decisión adjunto.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Comité Mixto del EEE en lo que se refiere a la propuesta de modificación del anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE se basará en el proyecto de Decisión del Comité Mixto del EEE adjunto a la presente Decisión.

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 2018.

Por el Consejo

La Presidenta

J. BOGNER-STRAUSS

⁽¹⁾ DO L 305 de 30.11.1994, p. 6.

⁽²⁾ DO L 1 de 3.1.1994, p. 3.

⁽³⁾ Directiva 2014/51/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifican las Directivas 2003/71/CE y 2009/138/CE y los Reglamentos (CE) n.º 1060/2009, (UE) n.º 1094/2010 y (UE) n.º 1095/2010 en lo que respecta a los poderes de la Autoridad Europea de Supervisión (Autoridad Europea de Seguros y Pensiones de Jubilación) y de la Autoridad Europea de Supervisión (Autoridad Europea de Valores y Mercados) (DO L 153 de 22.5.2014, p. 1).

PROYECTO

DECISIÓN N.º .../2018 DEL COMITÉ MIXTO DEL EEE

de...

por la que se modifica el anexo IX (Servicios financieros) del Acuerdo EEE

EL COMITÉ MIXTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en lo sucesivo, «Acuerdo EEE»), y en particular su artículo 98,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2014/51/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifican las Directivas 2003/71/CE y 2009/138/CE y los Reglamentos (CE) n.º 1060/2009, (UE) n.º 1094/2010 y (UE) n.º 1095/2010 en lo que respecta a los poderes de la Autoridad Europea de Supervisión (Autoridad Europea de Seguros y Pensiones de Jubilación) y de la Autoridad Europea de Supervisión (Autoridad Europea de Valores y Mercados) ⁽¹⁾, debe incorporarse al Acuerdo EEE.
- (2) Procede, por tanto, modificar el anexo IX del Acuerdo EEE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo IX del Acuerdo EEE queda modificado como sigue:

1. El punto 1 (Directiva 2009/138/CE del Parlamento Europeo y del Consejo) queda modificado como sigue:

i) se añade el guion siguiente:

«— **32014 L 0051:** Directiva 2014/51/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014 (DO L 153 de 22.5.2014, p. 1).»;

ii) se añaden las adaptaciones siguientes:

- «k) Las referencias a las competencias de la AESPJ, de conformidad con los artículos 18 y 19 del Reglamento (UE) n.º 1094/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, en la Directiva se entenderán hechas, en los casos previstos y según el punto 31 *nonies* del presente anexo, a las competencias del Órgano de Vigilancia de la AELC con respecto a los Estados miembros de la AELC.
- l) En el artículo 52, apartado 3, y en el artículo 77 *septies*, apartado 1, después de “el Consejo”, se inserta el texto, “al Órgano de Vigilancia de la AELC, al Comité permanente de los Estados de la AELC”.
- m) En el artículo 65 *bis*, después de “AESPJ” se inserta el texto “o, según proceda, el Órgano de Vigilancia de la AELC”.
- n) En el artículo 70, las referencias a “los bancos centrales del Sistema Europeo de Bancos Centrales (SEBC)” y “bancos centrales del SEBC” se entenderá que incluyen, además del sentido que tienen en dicha Directiva, a los bancos centrales nacionales de los Estados miembros de la AELC.
- o) En el artículo 138, apartado 4, por lo que respecta a los Estados miembros de la AELC, “AESPJ” se sustituye por “el Órgano de Vigilancia de la AELC” y las palabras “declarada por la AESPJ” se sustituyen por “declarada por el Órgano de Vigilancia de la AELC sobre la base de los proyectos elaborados por la AESPJ”.
- p) La información originaria de los Estados miembros de la AELC no será intercambiada por la AESPJ como parte de los acuerdos de cooperación llevados a cabo con terceros países o sus autoridades con arreglo al artículo 172, apartado 4, letra e), y al artículo 260, apartado 5, letra e) sin la conformidad expresa de las autoridades que la hayan facilitado y, en su caso, únicamente con la finalidad para la que dichas autoridades hayan dado su conformidad.
- q) En lo que atañe a los Estados miembros de la AELC, en el artículo 308 *ter*, apartado 15, las palabras “el 23 de mayo de 2014” se sustituyen por “la fecha de entrada en vigor la Decisión n.º .../... del Comité Mixto del EEE de ... [la presente Decisión]”.

⁽¹⁾ DO L 153 de 22.5.2014, p. 1.

2. En los puntos 29 *ter* (Directiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo), 31 *sexies ter* [Reglamento (CE) n.º 1060/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo] y 31 *decies* [Reglamento (UE) n.º 1095/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo] se añade el guion siguiente:

«— **32014 L 0051**: Directiva 2014/51/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014 (DO L 153 de 22.5.2014, p. 1).».

3. En el punto 31 *nonies* [Reglamento (UE) n.º 1094/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo], se añade el siguiente texto:

«, modificado por:

— **32014 L 0051**: Directiva 2014/51/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014 (DO L 153 de 22.5.2014, p. 1).».

Artículo 2

El texto de la Directiva 2014/51/UE en lenguas islandesa y noruega, que se publicará en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*, es auténtico.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el [...], siempre que se hayan efectuado todas las notificaciones previstas en el artículo 103, apartado 1, del Acuerdo EEE (*).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la sección EEE y en el Suplemento EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas,

Por el Comité Mixto del EEE

El Presidente

Los Secretarios del Comité Mixto del EEE

(*) [No se han indicado preceptos constitucionales.] [Se han indicado preceptos constitucionales.]

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (PESC) 2018/1868 DEL CONSEJO
de 28 de noviembre 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 16 de noviembre de 2018, el Comité del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas creado en virtud de la Resolución 1970 (2011) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió incluir a una persona en la lista de personas y entidades sujetas a medidas restrictivas.
- (3) Procede, por tanto, 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 quedan modificados según lo establecido 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 28 de noviembre de 2018.

Por el Consejo
La Presidenta
J. BOGNER-STRAUSS

⁽¹⁾ DO L 206 de 1.8.2015, p. 34.

ANEXO

Se añade la siguiente persona a la lista que figura en el anexo I de la Decisión (PESC) 2015/1333:

«28. **Nombre:** 1: Salah 2: Badi 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** Comandante de alto rango del frente armado Al-Sumud contra el Gobierno de Consenso Nacional, también conocido como “Fakhr” (“Orgullo de Libia”), y de la brigada Al-Marsa de Misrata, que forma parte de la Fuerza Escudo de Libia-Centro **Fecha de nacimiento:** nd **Lugar de nacimiento:** nd **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** nd **Nacionalidad:** nd **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** nd **Fecha de inclusión en la lista:** 16 de noviembre 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) y apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional:

- Salah Badi ha intentado sistemáticamente socavar el logro de una solución política en Libia apoyando a la resistencia armada. Los datos de dominio público confirman que es un comandante de alto rango del frente Al-Sumud, grupo armado antigubernamental conocido también como Fakhr Libya (“Orgullo de Libia”), y de la brigada Al-Marsa de Misrata, que forma parte de la Fuerza Escudo de Libia-Centro.
- Desempeñó un papel destacado en los combates que tuvieron lugar recientemente en Trípoli, que comenzaron el 27 de agosto de 2018, en los cuales murieron al menos 115 personas, en su mayoría civiles. La UNSMIL se refirió específicamente a las fuerzas que comandaba Salah Badi cuando pidió a todas las partes en los combates que pusieran fin a los actos de violencia (y les recordó que el Derecho internacional humanitario prohibía atacar deliberadamente a la población y las instalaciones civiles).
- A finales de 2016 y en 2017, Salah Badi comandó milicias antigubernamentales que atacaron Trípoli en varias ocasiones para tratar de arrebatar el poder al Gobierno de Consenso Nacional y restablecer el “Gobierno de Salvación Nacional” de Khalifa Ghwell, que no había sido legitimado. El 21 de febrero de 2017, Badi apareció junto a unos tanques en un vídeo de YouTube grabado frente al hotel Rixos de Trípoli y amenazó con enfrentarse al Gobierno de Consenso Nacional, que no considera legítimo. Los días 26 y 27 de mayo de 2017, unas fuerzas de Fakhr Libya (“Orgullo de Libia”) que comandaba Salah Badi atacaron varios lugares de Trípoli, incluidas la zona de Abu Sleem y la carretera del aeropuerto. Según información fiable de los medios de comunicación, que han corroborado los medios sociales, las fuerzas de Badi utilizaron tanques y artillería pesada en el ataque.».

Se añade a la siguiente persona a la lista que figura en el anexo III de la Decisión (PESC) 2015/1333:

«28. **Nombre:** 1: Salah 2: Badi 3: nd 4: nd

Tratamiento: nd **Cargo o grado:** Comandante de alto rango del frente armado Al-Sumud contra el Gobierno de Consenso Nacional, también conocido como “Fakhr” (“Orgullo de Libia”), y de la brigada Al-Marsa de Misrata, que forma parte de la Fuerza Escudo de Libia-Centro **Fecha de nacimiento:** nd **Lugar de nacimiento:** nd **Alias de buena calidad:** nd **Alias de baja calidad:** nd **Nacionalidad:** nd **Pasaporte n.º:** nd **N.º nacional de identidad:** nd **Dirección:** nd **Fecha de inclusión en la lista:** 16 de noviembre 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) y apartado 11, letra a) de la Resolución 2213 (2015).

Información adicional:

- Salah Badi ha intentado sistemáticamente socavar el logro de una solución política en Libia apoyando a la resistencia armada. Los datos de dominio público confirman que es un comandante de alto rango del frente Al-Sumud, grupo armado antigubernamental conocido también como Fakhr Libya (“Orgullo de Libia”), y de la brigada Al-Marsa de Misrata, que forma parte de la Fuerza Escudo de Libia-Centro
- Desempeñó un papel destacado en los combates que tuvieron lugar recientemente en Trípoli, que comenzaron el 27 de agosto de 2018, en los cuales murieron al menos 115 personas, en su mayoría civiles. La UNSMIL se refirió específicamente a las fuerzas que comandaba Salah Badi cuando pidió a todas las partes en los combates que pusieran fin a los actos de violencia (y les recordó que el Derecho internacional humanitario prohibía atacar deliberadamente a la población y las instalaciones civiles).

-
- A finales de 2016 y en 2017, Salah Badi comandó milicias antigubernamentales que atacaron Trípoli en varias ocasiones para tratar de arrebatar el poder al Gobierno de Consenso Nacional y restablecer el “Gobierno de Salvación Nacional” de Khalifa Ghwell, que no había sido legitimado. El 21 de febrero de 2017, Badi apareció junto a unos tanques en un vídeo de YouTube grabado frente al hotel Rixos de Trípoli y amenazó con enfrentarse al Gobierno de Consenso Nacional, que no considera legítimo. Los días 26 y 27 de mayo de 2017, unas fuerzas de Fakhir Libya (“Orgullo de Libia”) que comandaba Salah Badi atacaron varios lugares de Trípoli, incluidas la zona de Abu Sleem y la carretera del aeropuerto. Según información fiable de los medios de comunicación, que han corroborado los medios sociales, las fuerzas de Badi utilizaron tanques y artillería pesada en el ataque.»
-

CORRECCIÓN DE ERRORES**Corrección de errores de la Decisión (UE) 2018/1471 de la Comisión, de 19 de septiembre de 2018, sobre la propuesta de iniciativa ciudadana titulada «ATAJEN EL FRAUDE y el abuso de los FONDOS DE LA UE gracias a un mejor control de las decisiones, aplicaciones y sanciones»**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 246 de 2 de octubre de 2018)

En la página 47, en el considerando 8:

donde dice: «Por tales razones, la iniciativa ciudadana propuesta, titulada “ATAJEN EL FRAUDE y el abuso de los FONDOS DE LA UE gracias a un mejor control de las decisiones, aplicaciones y sanciones” no se encuentra manifiestamente fuera del ámbito de competencias de la Comisión para presentar actos jurídicos de la Unión para los fines de la aplicación de los Tratados, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra b), y, por tanto, debe ser registrada»,

debe decir: «Por tales razones, la iniciativa ciudadana propuesta, titulada “ATAJEN EL FRAUDE y el abuso de los FONDOS DE LA UE gracias a un mejor control de las decisiones, aplicaciones y sanciones” no se encuentra manifiestamente fuera del ámbito de competencia de la Comisión para presentar una propuesta de un acto jurídico de la Unión para los fines de la aplicación de los Tratados, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra b), y, por tanto, debe ser registrada.».

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



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES