



Sumario

II Actos no legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2020/734 de la Comisión de 27 de mayo de 2020 por el que se aprueba una modificación que no es de menor importancia del pliego de condiciones de un nombre inscrito en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [«Rheinisches Apfelkraut» (IGP)]** 1
- ★ **Reglamento (UE) 2020/735 de la Comisión de 2 de junio de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 142/2011 en lo que respecta a la utilización de la harina de carne y huesos como combustible en las plantas de combustión ⁽¹⁾** 3
- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2020/736 de la Comisión de 2 de junio de 2020 por el que se 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⁾** 7

DECISIONES

- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2020/737 de la Comisión de 27 de mayo de 2020 sobre la aplicabilidad del artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo a los contratos adjudicados para las actividades relacionadas con la prestación de determinados servicios postales en Dinamarca [notificada con el número C(2020) 3335] ⁽¹⁾** 23

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/734 DE LA COMISIÓN

de 27 de mayo de 2020

por el que se aprueba una modificación que no es de menor importancia del pliego de condiciones de un nombre inscrito en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [«Rheinisches Apfelkraut» (IGP)]

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1151/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, sobre los regímenes de calidad de los productos agrícolas y alimenticios ⁽¹⁾, y en particular su artículo 52, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 53, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 1151/2012, la Comisión ha examinado la solicitud de Alemania con vistas a la aprobación de una modificación del pliego de condiciones de la indicación geográfica protegida «Rheinisches Apfelkraut», registrada en virtud del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1378/2011 de la Comisión ⁽²⁾.
- (2) Al tratarse de una modificación que no se considera de menor importancia, de conformidad con el artículo 53, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1151/2012, la Comisión ha publicado la solicitud de modificación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽³⁾, en aplicación del artículo 50, apartado 2, letra a), del citado Reglamento.
- (3) Al no haberse notificado a la Comisión ninguna declaración de oposición de conformidad con el artículo 51 del Reglamento (UE) n.º 1151/2012, procede aprobar la modificación del pliego de condiciones.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Queda aprobada la modificación del pliego de condiciones publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* relativa al nombre «Rheinisches Apfelkraut» (IGP).

Artículo 2

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

⁽¹⁾ DO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1378/2011 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, por el que se inscribe una denominación en el Registro de Denominaciones de Origen Protegidas y de Indicaciones Geográficas Protegidas [Rheinisches Apfelkraut (IGP)] (DO L 343 de 23.12.2011, p. 18).

⁽³⁾ DO C 431 de 23.12.2019, p. 13.

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

Hecho en Bruselas, el 27 de mayo de 2020.

Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Miembro de la Comisión

REGLAMENTO (UE) 2020/735 DE LA COMISIÓN**de 2 de junio de 2020****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 142/2011 en lo que respecta a la utilización de la harina de carne y huesos como combustible en las plantas de combustión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1774/2002 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 15, apartado 1, letra e), y su artículo 27, párrafo primero, letra i),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 142/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece medidas de ejecución de las normas sobre salud pública y animal del Reglamento (CE) n.º 1069/2009, incluidos los requisitos relativos al uso de subproductos animales y productos derivados como combustible en plantas de combustión.
- (2) La harina de carne y huesos (HCH) es la proteína animal derivada de la transformación de materiales de las categorías 1 o 2. En las últimas décadas se ha procedido a la eliminación de la harina de carne y huesos como residuos mediante incineración o coincineración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12, letra a) o letra b), del Reglamento (CE) n.º 1069/2009. Para el uso sostenible de las fuentes de energía, la industria ha desarrollado una tecnología para el empleo de la harina de carne y huesos como combustible en los dispositivos de combustión de conformidad con el artículo 12, letra e), de dicho Reglamento, con el fin de utilizar el calor generado por dicha combustión.
- (3) El artículo 6 del Reglamento (UE) n.º 142/2011 establece las normas para la autorización de las plantas de combustión que utilizan estiércol de animales de granja como combustible. Es necesario modificar dicho artículo para incluir normas relativas a la utilización de la HCH como combustible.
- (4) El capítulo V del anexo III del Reglamento (UE) n.º 142/2011 establece normas sobre los tipos de plantas y combustibles que pueden utilizarse para combustión y requisitos específicos para determinados tipos de plantas. Conviene establecer normas relativas a las plantas de combustión en las que se utiliza la harina de carne y huesos como combustible, incluidos los límites de emisión y los requisitos de seguimiento. Los límites de emisiones y los requisitos de seguimiento aplicables a las plantas de combustión que utilizan estiércol de aves de corral como combustible también deben aplicarse a las plantas de combustión con una potencia térmica nominal total no superior a 50 MW que utiliza la harina de carne y huesos como combustible, para cumplir las normas medioambientales pertinentes.
- (5) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de las obligaciones de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ por la que se establece un conjunto completo de normas sobre prevención y control integrados de la contaminación procedente de actividades industriales. Esta Directiva establece también normas para evitar o, cuando ello no sea posible, reducir las emisiones a la atmósfera, el agua y el suelo, y evitar la generación de residuos con el fin de alcanzar un nivel elevado de protección del medio ambiente considerado en su conjunto. Las instalaciones dedicadas al tratamiento de los subproductos animales recaen en el ámbito de aplicación de dicha Directiva, siempre que su capacidad de tratamiento sea superior a diez toneladas por día. La Directiva obliga a todas las instalaciones incluidas en su ámbito de aplicación a poseer un permiso basado en las mejores técnicas disponibles (MTD). Las conclusiones sobre las MTD, que forman parte de los documentos de referencia de MTD publicados por la Comisión Europea, constituyen la referencia para el establecimiento de las condiciones del permiso ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ DO L 300 de 14.11.2009, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 142/2011 de la Comisión, de 25 de febrero de 2011, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano, y la Directiva 97/78/CE del Consejo en cuanto a determinadas muestras y unidades exentas de los controles veterinarios en la frontera en virtud de la misma (DO L 54 de 26.2.2011, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

⁽⁴⁾ El documento de referencia sobre las MTD en mataderos e industrias de subproductos animales fue adoptado por la Comisión Europea el 15 de abril de 2005. <https://eippcb.jrc.ec.europa.eu/reference/>
Contiene disposiciones para la combustión de harina de carne y huesos.

- (6) La Directiva (UE) 2015/2193 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ introdujo valores límite de emisión para determinados contaminantes de la atmósfera procedentes de plantas de combustión medianas con una potencia térmica nominal total no superior a 50 MW, que abarcan todos los tipos de combustibles sólidos. Además, el Reglamento (UE) n.º 142/2011 determina de forma exhaustiva las medidas y condiciones de combustión de determinados subproductos animales en dichas plantas. Sin embargo, las medidas y condiciones para el uso de subproductos animales o productos derivados distintos del estiércol de aves de corral en la explotación, como combustible en plantas de combustión, no se establecieron en ese momento. Por lo tanto, es necesario establecer normas y requisitos, incluidos los valores límite específicos de emisiones, para el uso de la harina de carne y huesos como combustible en plantas de combustión con una potencia térmica nominal total no superior a 50 MW en el marco de la legislación sobre subproductos animales.
- (7) Los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 142/2011 deben ser suficientemente estrictos para cumplir los límites de emisiones de otros combustibles sólidos de la Directiva (UE) 2015/2193. El presente Reglamento también garantiza que las posibles repercusiones negativas para el medio ambiente o la salud humana resultantes de la incineración de la harina de carne y huesos no sean mayores que las resultantes de la combustión de residuos.
- (8) Los valores límite de emisiones para el uso de distintos materiales como combustible en plantas de combustión con una potencia térmica nominal total superior a 50 MW se establecen en la Directiva 2010/75/UE, que se aplica en caso de uso de subproductos animales y productos derivados, incluida la harina de carne y huesos, como combustible en dichas plantas de combustión.
- (9) Procede, por tanto, modificar el artículo 6 del Reglamento (UE) n.º 142/2011 y su anexo III en consecuencia.
- (10) El presente Reglamento debe permitir a las autoridades competentes conceder a las plantas de combustión existentes un período transitorio para cumplir los requisitos sobre la elevación controlada de la temperatura del gas de escape, siempre que, durante este período transitorio, las emisiones no presenten riesgos para la salud pública y animal o el medio ambiente. La legislación sobre subproductos animales no impide que los Estados miembros apliquen las normas de cálculo correspondientes a los valores límite de emisión, establecidas en la Directiva (UE) 2015/2193, cuando se quema la harina de carne y huesos junto con otros combustibles o residuos.
- (11) 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

En el artículo 6 del Reglamento (UE) n.º 142/2011, el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Con respecto al uso de estiércol de animales de granja o de harina de carne y huesos como combustible de acuerdo con el anexo III, capítulo V, se aplicarán las siguientes normas además de las mencionadas en el apartado 7 del presente artículo:

- a) la solicitud de autorización presentada por el operador a la autoridad competente de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n.º 1069/2009 debe incluir pruebas certificadas por la autoridad competente o por una organización profesional autorizada por las autoridades competentes del Estado miembro, de que la planta de combustión en la que se utiliza como combustible el estiércol de animales de granja o la harina de carne y huesos cumple los requisitos establecidos en el anexo III, capítulo V, letra B, punto 3, del presente Reglamento para el estiércol, y en la letra D del anexo y del capítulo mencionados en el caso de la harina de carne y huesos, así como los requisitos establecidos para ambos combustibles en la letra B, puntos 4 y 5, del anexo y del capítulo antes citados, sin perjuicio de la posibilidad de que las autoridades competentes del Estado miembro concedan una exención del cumplimiento de determinadas disposiciones de conformidad con el anexo III, capítulo V, letra C, punto 4;

⁽⁵⁾ Directiva (UE) 2015/2193 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015 sobre la limitación de emisiones de determinados contaminantes de la atmósfera procedentes de plantas de combustión medianas (DO L 313 de 28.11.2015, p. 1).

- b) el procedimiento de autorización establecido en el artículo 44 del Reglamento (CE) n.º 1069/2009 no se dará por terminado hasta que la autoridad competente o una organización profesional autorizada por dicha autoridad hayan realizado por lo menos dos comprobaciones, una de ellas sin previo aviso, incluidas las necesarias mediciones de la temperatura y de las emisiones, durante los seis primeros meses de funcionamiento de la planta de combustión; podrá concederse la plena autorización una vez que los resultados de dichos controles pongan de manifiesto que se cumplen los requisitos establecidos en el anexo III, capítulo V, letra B, puntos 3, 4 y 5, del presente Reglamento para el estiércol, en la letra D del anexo y del capítulo mencionados para la harina de carne y huesos y, en su caso, en la letra C, punto 4, o en la letra D, punto 5, del anexo y del capítulo antes citados;
- c) no se autorizará la combustión de harinas de carne y huesos en las plantas de combustión a que se refiere el anexo III, capítulo V, letras A, B, y C del presente Reglamento.».

Artículo 2

El anexo III del Reglamento (UE) n.º 142/2011 se modifica de conformidad con el texto que figura en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días 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 2 de junio de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

En el anexo III, capítulo V, del Reglamento (UE) n.º 142/2011, se añade la letra D que figura a continuación:

«D. Plantas de combustión en las que se utiliza la harina de carne y huesos como combustible

1. Tipo de planta:

Plantas de combustión con una potencia térmica nominal total no superior a 50 MW.

2. Materia prima:

Las harinas de carne y huesos de materiales de las categorías 1 y 2, que se utilizarán como combustible de conformidad con los requisitos establecidos en el punto 3, solas o mezcladas con grasa y estiércol.

3. Requisitos específicos para la utilización de harina de carne y huesos como combustible:

a) la harina de carne y huesos se almacenará en la planta de combustión de forma segura en un almacén cerrado protegido del acceso de animales y no se enviará a otro destino salvo que lo autorice la autoridad competente en caso de avería o de condiciones de funcionamiento anormales;

b) la planta de combustión deberá estar equipada con:

- i) un sistema automático o continuo de gestión del combustible para colocar este directamente en la cámara de combustión, sin ninguna otra manipulación,
- ii) un quemador auxiliar, que debe utilizarse durante las operaciones de puesta en marcha y parada a fin de que los requisitos de temperatura de la sección 2, punto 2, del capítulo IV, se cumplan en todo momento durante esas operaciones y mientras haya material sin quemar en la cámara de combustión.

4. Metodología:

Las plantas de combustión en las que se utilicen como combustible harina de carne y huesos de materiales de las categorías 1 o 2 cumplirán los requisitos generales establecidos en el capítulo IV y los requisitos específicos establecidos en la letra B, puntos 4 y 5, del presente capítulo.

5. Derogación y período transitorio:

No obstante lo dispuesto en el punto 3, letra b), inciso ii), la autoridad competente del Estado miembro responsable de las cuestiones medioambientales podrá conceder a las plantas de combustión en funcionamiento el 3 de junio de 2020 un plazo adicional de un máximo de cuatro años para cumplir lo dispuesto en el párrafo segundo del punto 2 de la sección 2 del capítulo IV.»

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/736 DE LA COMISIÓN**de 2 de junio de 2020****por el que se 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 de transporte aéreo sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 4, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽²⁾ establece la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (2) Algunos Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia») comunicaron a la Comisión información pertinente para actualizar dicha lista, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 2111/2005. También comunicaron información pertinente terceros países y organizaciones internacionales. Atendiendo a la información facilitada, procede actualizar la lista.
- (3) La Comisión comunicó a todas las compañías aéreas afectadas, directamente o a través de las autoridades responsables de su supervisión normativa, 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 la lista del anexo A o la del anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (4) La Comisión brindó a las compañías aéreas afectadas la posibilidad de consultar toda la documentación pertinente, así como de presentar observaciones por escrito y hacer una presentación oral ante la Comisión y el Comité establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 («el Comité de Seguridad Aérea de la UE»).
- (5) La Comisión informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las consultas conjuntas que, en el marco del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 y del Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión ⁽³⁾, se están celebrando actualmente con las autoridades competentes y las compañías aéreas de Armenia, Congo (Brazzaville), República Democrática del Congo, República Dominicana, Guinea Ecuatorial, Kazajistán, Kirguistán, Libia, Nepal y Sierra Leona. La Comisión también informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE de la situación de la seguridad aérea en Angola, Bielorrusia, Indonesia, Nigeria y Rusia.
- (6) La Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las evaluaciones técnicas realizadas para la evaluación inicial y el seguimiento continuo de las autorizaciones a operadores de terceros países (TCO) expedidas con arreglo al Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión ⁽⁴⁾.

⁽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 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).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

- (7) La AESA también informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los resultados del análisis de las inspecciones en rampa realizado en el marco del Programa de Evaluación de la Seguridad de las Aeronaves Extranjeras (SAFA) de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ⁽⁹⁾.
- (8) Además, la Agencia informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre los proyectos de asistencia técnica realizados en terceros países sujetos a una prohibición de explotación en aplicación del Reglamento (CE) n.º 474/2006. Por otra parte, la Agencia facilitó información sobre los planes y las solicitudes de intensificar la asistencia técnica y la cooperación para mejorar la capacidad administrativa y técnica de las autoridades de aviación civil de los terceros países a fin de ayudarlas a resolver los casos de incumplimiento de las normas internacionales aplicables de seguridad de la aviación civil. Se invitó a los Estados miembros a responder a esas peticiones de forma bilateral, en coordinación con la Comisión y la Agencia. A este respecto, la Comisión reiteró la conveniencia de mantener informada a la comunidad internacional de la aviación, en particular a través de la herramienta de la Asociación de Colaboración y Asistencia para la Implementación de la Seguridad Operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), sobre la asistencia técnica que prestan la Unión y los Estados miembros a los terceros países para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.
- (9) Eurocontrol puso al día a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre la función de alarma de SAFA y de los TCO, y presentó las estadísticas actuales sobre mensajes de alerta relativos a las compañías aéreas prohibidas.

Compañías aéreas de la Unión

- (10) A raíz del análisis efectuado por la Agencia 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 Agencia, así como en inspecciones y auditorías específicas llevadas a cabo por las autoridades nacionales de aviación, varios Estados miembros adoptaron determinadas medidas de cumplimiento e informaron de ellas a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE.
- (11) Los Estados miembros reiteraron su disposición a actuar oportunamente en caso de que la información 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. En este sentido, Bulgaria informó a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE de las medidas que había adoptado con respecto a las compañías aéreas certificadas en ese país.

Compañías aéreas de Armenia

- (12) Las compañías aéreas de Armenia nunca han estado incluidas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (13) En octubre de 2019, la Comisión comunicó al Comité de Aviación Civil de Armenia (CAC) algunas preocupaciones en materia de seguridad en relación con las compañías aéreas certificadas por dicha Autoridad.
- (14) Tras la comparecencia del CAC ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2019, entre los días 3 y 7 de febrero de 2020 varios expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros (en lo sucesivo, «el equipo de evaluación») realizaron en Armenia una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas del CAC y en las oficinas de dos compañías aéreas certificadas en Armenia, a saber, Aircompany Armenia y Armenia Airways.
- (15) De la visita de evaluación se desprende claramente que el CAC tiene una deficiencia sistémica en términos de gestión de personal, como demuestra la falta de procedimientos para determinar las necesidades de personal, la falta de procedimientos y metodología para determinar los requisitos de formación del personal, así como su aplicación efectiva, y la falta de descripciones de puestos de trabajo documentadas para varias de las funciones del CAC ocupadas y externalizadas.
- (16) Con respecto a la formación del personal, el informe de la visita de evaluación señala la gravedad de las deficiencias detectadas en términos de la capacidad efectiva del CAC para llevar a cabo correctamente el proceso de certificación y la supervisión de las compañías aéreas certificadas en Armenia.

⁽⁹⁾ 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).

- (17) Además, de la visita de evaluación se desprende claramente que el CAC carece de la función de gestión de la calidad necesaria para supervisar la administración y la transposición de los requisitos legales, reglamentarios y técnicos en una estructura organizativa y procesos empresariales eficaces.
- (18) Por lo que se refiere específicamente al Departamento de Operaciones de Vuelo del CAC, el informe de la visita de evaluación señala la falta de un sistema estructurado de gestión de documentos por el que se pueda garantizar la trazabilidad de la certificación, por lo que el CAC no pudo presentar las pruebas solicitadas de las actividades realizadas como parte de la certificación inicial del certificado de operador aéreo (AOC) para sus compañías aéreas certificadas.
- (19) Por lo que se refiere específicamente al Departamento de aeronavegabilidad del CAC, el informe de la visita de evaluación señala la existencia de un plan de supervisión para vigilar las organizaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las compañías aéreas y las organizaciones de mantenimiento aprobadas que certifica.
- (20) El informe de la visita de evaluación también observa indicios de una supervisión ineficaz, ya que la visita a las compañías aéreas reveló varios problemas en las empresas, que deberían haber sido detectados por el CAC en el marco de sus obligaciones de supervisión.
- (21) Con arreglo a los resultados de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, la Comisión invitó al CAC a una audiencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE el 12 de mayo de 2020. En esa ocasión, el Comité de Seguridad Aérea también escuchó a las compañías aéreas Aircompany Armenia, Atlantis Armenian Airlines, Atlantis European Airways, Armenia Airways, Armenian Helicopters y Skyball.
- (22) Durante la audiencia, el CAC informó al Comité de Seguridad Aérea de la UE sobre las medidas de mejora de la seguridad adoptadas desde su comparecencia ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE en noviembre de 2019, y puso de relieve su compromiso de continuar con estos y otros esfuerzos para seguir mejorando la supervisión de la seguridad en Armenia. Se tomó nota de la ayuda del Gobierno armenio al CAC a este respecto. Además, durante la audiencia se hizo hincapié en los amplios esfuerzos realizados para facilitar la asistencia técnica y la cooperación con otros Estados y organizaciones internacionales.
- (23) En relación con las observaciones del informe de la visita de evaluación, el CAC facilitó detalles sobre las medidas adoptadas a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en relación con la estructura organizativa del CAC. Se mencionaron específicamente las medidas relacionadas con la mejora de la gestión del personal, las mejoras en lo que respecta al Departamento de Operaciones de Vuelo del CAC y su proceso de certificación de AOC, así como la formación de los inspectores del CAC. Además, el CAC facilitó detalles con respecto a los esfuerzos realizados para desarrollar un manual de gestión integrado y un sistema electrónico interno de gestión de documentos.
- (24) El Comité de Seguridad Aérea de la UE llamó específicamente la atención sobre los esfuerzos realizados para iniciar, en cooperación con la Comisión y los Estados miembros de la UE, una nueva certificación de todas las compañías aéreas certificadas en Armenia, junto con la correspondiente ayuda a la formación en el puesto de trabajo para su personal.
- (25) Además, el CAC destacó los resultados de los esfuerzos realizados para revocar los AOC de las compañías aéreas armenias certificadas que ya no se consideran conformes con las normas internacionales de seguridad aérea.
- (26) La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconocen que la situación actual es el resultado de un largo período de ineficacia y de negligencia. Asimismo, la Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE reconocen los esfuerzos realizados y animan al CAC a proseguir esos esfuerzos. Toman nota de la importancia del compromiso del Gobierno armenio en este sentido y manifiestan su compromiso de cooperar con el CAC y de apoyarle en sus esfuerzos. La Comisión y el Comité de Seguridad Aérea de la UE toman nota positivamente de la capacidad y el compromiso personales del presidente del CAC en la prosecución de estos esfuerzos.
- (27) No obstante, sobre la base de todas las pruebas disponibles, incluidas las de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, hay que concluir que las capacidades del CAC para supervisar las actividades de aviación en Armenia son insuficientes y no cumplen las normas mínimas de seguridad internacional aplicables. Será necesaria una mejora significativa de las capacidades del CAC para abordar las deficiencias de seguridad actuales. En la actualidad, debido a las importantes deficiencias detectadas en la gestión del personal, la formación del personal y la función de gestión de la calidad, junto con las actividades de certificación inadecuadas y la supervisión ineficaz de las compañías aéreas, se ha demostrado que el CAC no tiene capacidad suficiente para aplicar las normas internacionales de seguridad pertinentes, y su capacidad de supervisión no puede garantizar que las operaciones de las compañías aéreas que ha certificado se lleven a cabo de forma continuada de conformidad con las normas de seguridad internacionales pertinentes.

- (28) Aircompany Armenia opera una flota de dos aviones Boeing B737. Según la declaración de la empresa, está estrechamente vinculada a la compañía Georgian Airways, una compañía aérea certificada en Georgia, con la que Aircompany Armenia ha establecido mecanismos administrativos y operativos sólidos. A este respecto, la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión concluyó que la formación de pilotos de Aircompany Armenia se ha llevado a cabo de conformidad con los procedimientos de Georgian Airways en lugar de con sus propios procedimientos.
- (29) En la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión se constató que Aircompany Armenia dispone de personal bien informado con sistemas y manuales para gestionar las diversas operaciones. La mayoría de los problemas o deficiencias detectados durante la visita están relacionados con la claridad de los procedimientos y el control de las actividades subcontratadas, que son principalmente llevadas a cabo por Georgian Airways.
- (30) No obstante, queda claro que el sistema de supervisión del cumplimiento de Aircompany Armenia debe seguir desarrollándose, a fin de garantizar la identificación del incumplimiento de la normativa nacional y de las disposiciones del manual de operaciones aprobadas, también en relación con el sistema de registro.
- (31) Durante la audiencia celebrada ante el Comité de Seguridad Aérea de la UE, Aircompany Armenia facilitó detalles sobre las medidas adoptadas para abordar las observaciones y recomendaciones de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, e indicó que se han abordado seis de las siete observaciones. Sin embargo, no aportaron pruebas al respecto.
- (32) Atlantis Armenian Airlines es una compañía aérea armenia que opera una aeronave Let L-410. Durante la audiencia, la compañía aérea presentó un resumen de la empresa, incluidos los recursos disponibles, el plan de desarrollo de su flota, su sistema de gestión de la seguridad (SGS) y su programa de supervisión de datos de vuelo.
- (33) Atlantis European Airways opera una flota de tres aviones Airbus A320. Durante la audiencia, la compañía aérea presentó la misión de la compañía, la estructura organizativa, el plan de formación de su personal y los resultados del programa SAFA del año pasado. Además, se facilitó información sobre los resultados de la auditoría de TCO realizada por la AESA.
- (34) Armenia Airways es una compañía aérea armenia certificada con una flota de una aeronave British Aerospace Bae-146-300.
- (35) Durante la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión, el equipo de evaluación identificó varias deficiencias que requieren una atención inmediata, en particular en lo que se refiere al registro y seguimiento de las auditorías y los resultados de la auditoría. El equipo de evaluación también encontró pruebas de la ineficacia del sistema de gestión de la calidad y, teniendo en cuenta los planes de desarrollo de Armenia Airways, debe realizarse un esfuerzo para establecer un sistema de supervisión del cumplimiento plenamente operativo para detectar cualquier deficiencia que pueda afectar a las operaciones, y garantizar el cumplimiento del manual de operaciones aprobadas. Debe prestarse especial atención a la formación de los pilotos, a fin de garantizar la competencia de sus tripulaciones.
- (36) Durante la audiencia, Armenia Airways ofreció una visión general de la compañía aérea y presentó las medidas adoptadas a raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión. Según la información facilitada en la audiencia, se han abordado todas las observaciones formuladas por el equipo de evaluación, excepto dos, con las que la compañía aérea no estaba de acuerdo. Sin embargo, no aportaron pruebas al respecto.
- (37) Armenian Helicopters es una compañía aérea armenia de helicópteros privados, que opera vuelos chárter nacionales e internacionales, así como traslados sanitarios de urgencia. Durante la audiencia, la compañía aérea presentó la estructura y el funcionamiento de su SGS.
- (38) Skyball es una compañía aérea armenia que opera un globo aerostático. Durante la audiencia, la compañía aérea ofreció un resumen de su organización y sus actividades, incluida información relacionada con su SGS.
- (39) Ninguna de las informaciones o pruebas presentadas por alguna de las compañías aéreas antes de la audiencia ni durante la misma ofreció a la Comisión y al Comité de Seguridad Aérea de la UE la garantía de que la falta de supervisión de la seguridad por parte del CAC podría mitigarse a través de los sistemas de cumplimiento y seguridad de las propias compañías aéreas.

- (40) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Armenia, hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión e incluir todas las compañías aéreas certificadas en Armenia en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (41) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Armenia, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas del Congo (Brazzaville)

- (42) Las compañías aéreas del Congo (Brazzaville) fueron incluidas en 2009 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁶⁾.
- (43) Mediante carta de 19 de diciembre de 2019, la Comisión solicitó a la Agencia Nacional de la Aviación del Congo (Brazzaville) (ANAC del Congo) una lista de documentos relativos a su estructura, sistema de supervisión y actividades, incluidas las medidas de ejecución adoptadas desde 2017, así como la lista actual de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas.
- (44) El 5 de febrero de 2020, la ANAC del Congo envió la información solicitada. La ANAC del Congo también informó a la Comisión de que, desde su última actualización, se habían revocado los AOC de las compañías aéreas Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines, SA y Mistral Aviation, y que se había certificado la nueva compañía aérea Société Nouvelle Air Congo (AOC n.º CG-CTA 004). Ahora bien, la ANAC del Congo no facilitó pruebas que demuestren que se garantiza la supervisión de la seguridad de esta compañía aérea, en cumplimiento de las normas internacionales de seguridad. Puesto que la ANAC del Congo no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (45) La Comisión observa que la misión de validación coordinada de la OACI que tuvo lugar en junio de 2019 informó de que la aplicación efectiva de las normas de seguridad internacionales en el Congo (Brazzaville) ha aumentado hasta el 66.99 %. Aunque la ANAC del Congo ha avanzado claramente en sus capacidades de supervisión de la seguridad, este progreso debe verificarse durante una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión a la ANAC del Congo y a una serie de compañías aéreas certificadas en el Congo (Brazzaville), antes de que se tome cualquier decisión con respecto a la eliminación de una prohibición de explotación en la Unión.
- (46) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que la lista de compañías aéreas del Congo (Brazzaville), que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a Société Nouvelle Air Congo en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Aero Service, Emeraude, Equatorial Congo Airlines SA y Mistral Aviation de dicho anexo.
- (47) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Congo (Brazzaville), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República Democrática del Congo

- (48) Las compañías aéreas de la República Democrática del Congo fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁷⁾.
- (49) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de la Aviación Civil de la República Democrática del Congo (AAC/RDC) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en la República Democrática del Congo.

⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 1144/2009 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2009, 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 312 de 27.11.2009, p. 16).

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 910/2006 de la Comisión, de 20 de junio de 2006, 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, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 168 de 21.6.2006, p. 16).

- (50) El 6 de mayo de 2020, la AAC/RDC informó a la Comisión de que la nueva compañía aérea Mwant Jet (AOC n.º AAC/DG/OPS-09/09) había sido certificada desde la última actualización que facilitó a la Comisión. El 13 de mayo de 2020, también informó de que las compañías aéreas Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Serve Air y Will Airlift habían cesado sus operaciones de vuelo, sin que hubiesen tenido nunca un AOC. También informó a la Comisión de que las compañías aéreas Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair y Transair Cargo no son titulares de AOC y están participando actualmente en el proceso de certificación. Por último, informó a la Comisión de que el nombre de la compañía aérea Air Services había cambiado y que la compañía aérea ahora es titular de un AOC con el nombre de Serve Air Cargo. Puesto que la AAC/RDC no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (51) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas de la República Democrática del Congo objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para incluir Mwant Jet y Serve Air Cargo en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y para eliminar Air Tropiques, Blue Airlines, Blue Sky, Dakota, Korongo Airlines, Mango Airlines, Will Airlift, Air Kasai, Doren Air Congo, Gomair, Transair Cargo Services, Serve Air y Services Air de dicho anexo.
- (52) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en la República Democrática del Congo, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de la República Dominicana

- (53) Las compañías aéreas de la República Dominicana nunca han estado incluidas en el anexo A o en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (54) El 15 de abril de 2019, a raíz de las deficiencias de seguridad detectadas por la Agencia en el marco del proceso de autorización de TCO y sobre la base del análisis de las inspecciones en rampa realizadas en el marco del programa de SAFA, la Comisión inició consultas con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (55) Entre los días 27 y 31 de enero de 2020, varios expertos de la Comisión, la Agencia y los Estados miembros (en lo sucesivo, «el equipo de evaluación») realizaron una visita de evaluación sobre el terreno de la Unión en las oficinas del IDAC en la República Dominicana.
- (56) El IDAC parece ser una organización bien organizada, financiada satisfactoriamente y con personal suficiente, que desde 2018 ha empezado a aplicar técnicas modernas de gestión de la seguridad de la aviación, con un enfoque de gestión de la seguridad basado en la performance, como complemento de las actividades más tradicionales de supervisión basadas en el cumplimiento de la normativa. El marco legislativo (Ley de aviación y el Reglamento aeronáutico dominicano) parece integrar debidamente todos los ámbitos cubiertos por los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que se modifican periódicamente.
- (57) El equipo de evaluación llegó a la conclusión de que el IDAC tiene la capacidad de supervisar las actividades de aviación en la República Dominicana. A pesar de que son necesarias una serie de mejoras en el IDAC en lo que se refiere a la eficacia del cumplimiento, el equipo de evaluación no identificó ningún problema de seguridad inmediato en el momento de la visita, ni basándose en su revisión de las oficinas del IDAC, ni a lo observado durante las visitas a varias compañías aéreas. Sin embargo, el equipo de evaluación constató que actualmente el IDAC no clasifica las constataciones con respecto a su gravedad para la seguridad operacional de la aviación, por lo que las constataciones (con cualquier nivel de impacto sobre la seguridad operacional), así como las meras observaciones, se gestionan de la misma manera durante el proceso de seguimiento. Por lo tanto, no pudo demostrarse que el IDAC o la compañía aérea afectada garanticen una priorización adecuada de las constataciones críticas para la seguridad.
- (58) Aunque esta situación tiene un efecto potencialmente perjudicial para el cumplimiento, los puntos fuertes del sistema, en términos de recursos y reglamentos, indican que se dan las condiciones para futuras mejoras, mientras que las deficiencias detectadas no muestran ninguna característica crítica que pueda bloquear dicha mejora.

- (59) El 15 de abril de 2020, el IDAC envió a la Comisión un plan de acción para subsanar las deficiencias observadas y notificadas por el equipo de evaluación. La Comisión considera que las acciones previstas, si se aplican debidamente en el plazo propuesto, deben resolver los problemas detectados. El IDAC debe proporcionar a la Comisión información periódica sobre los progresos realizados en la aplicación de estas acciones previstas.
- (60) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de la República Dominicana, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (61) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en la República Dominicana, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.
- (62) Si una información pertinente en materia de seguridad indicase la existencia de riesgos inminentes 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 Guinea Ecuatorial

- (63) Las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽⁸⁾.
- (64) A raíz de la visita de evaluación sobre el terreno de la Unión que tuvo lugar en octubre de 2017, y de la audiencia en el Comité de Seguridad Aérea de la UE de noviembre de 2017, en diciembre de 2018 la Autoridad Aeronáutica de Guinea Ecuatorial (AAGE) expresó a la Comisión su interés por reiniciar un diálogo sobre la modificación del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 con respecto a todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial.
- (65) Previa solicitud, AAGE presentó a la Comisión información sobre las mejoras realizadas en su sistema de supervisión de la seguridad. Sobre la base de la información recibida, la Comisión toma nota de los progresos realizados; no obstante, algunas deficiencias en cuestiones fundamentales siguen estando presentes, como, por ejemplo, el análisis de las causas profundas, un componente clave para prevenir la reaparición de irregularidades.
- (66) El 10 de marzo de 2020, la Comisión, la Agencia, los Estados miembros y representantes de la AAGE celebraron una reunión técnica en la que la AAGE informó sobre sus actividades de supervisión y sobre los progresos del plan de medidas correctoras elaborado en 2017. Además, AAGE informó a la Comisión de que las flotas operativas de Ceiba Intercontinental y Cronos Airlines se habían reducido ambas a una aeronave de tamaño medio.
- (67) Dado que la información actualmente disponible es insuficiente para disipar las dudas sobre las deficiencias existentes, debe organizarse una nueva visita de evaluación sobre el terreno de la Unión para verificar la capacidad de Guinea Ecuatorial para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad.
- (68) 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 actualmente, en lo que respecta a las compañías aéreas de Guinea Ecuatorial, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Unión.
- (69) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Guinea Ecuatorial, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes.

Compañías aéreas de Kazajistán

- (70) Las compañías aéreas de Kazajistán fueron suprimidas del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 en 2016 ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2214 de la Comisión, de 8 de diciembre de 2016, que modifica el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en lo que respecta a la lista de compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación dentro de la Unión (DO L 334 de 9.12.2016, p. 6).

- (71) En el marco de las actividades de seguimiento continuo posteriores a la retirada de Kazajistán de la lista de seguridad aérea, la Comisión, mediante una carta fechada el 10 de febrero de 2020, informó al Comité de Aviación Civil de Kazajistán (CAC KZ) de algunas preocupaciones en materia de seguridad en relación con las compañías aéreas certificadas por CAC KZ, en particular con respecto a Bek Air.
- (72) El 28 de febrero de 2020, el CAC KZ y la Administración de Aviación de Kazajistán JSC (AAK) informaron a la Comisión sobre las actividades de supervisión realizadas con respecto a las compañías aéreas certificadas en Kazajistán durante los últimos tres años, así como sobre la supervisión realizada con respecto a la compañía aérea Bek Air. En este contexto, la Comisión solicitó pruebas de que Kazajistán mantenía su capacidad para garantizar una supervisión eficaz de la seguridad.
- (73) En relación con la compañía aérea BEK Air, el 21 de abril de 2020 se revocó el AOC de esta compañía aérea. El AOC de otra compañía aérea, Azee Air, ha sido suspendido a la espera de nuevas actividades de supervisión.
- (74) Aunque reconoce las medidas adoptadas recientemente por la AAK para mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad, la Comisión, basándose en el análisis de la documentación y la información facilitadas, ha decidido entablar consultas con el CAC KZ y la AAK, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 473/2006.
- (75) 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 Kazajistán, no hay motivos para modificar la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión.
- (76) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Kazajistán, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, 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 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 Kirguistán

- (78) Las compañías aéreas de Kirguistán fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹⁰⁾.
- (79) Mediante carta de 2 de agosto de 2019, la Comisión solicitó a la Agencia de Aviación Civil de la república Kirguisa (AAC KG) una lista de documentos relativos a su estructura, sistema de supervisión y actividades, incluidas las medidas de ejecución adoptadas desde 2017, así como la lista actual de titulares de AOC y de aeronaves matriculadas.
- (80) El 10 de septiembre de 2019, la AAC KG envió la información solicitada. La AAC KG informó a la Comisión de que, desde la última actualización facilitada a la Comisión, se han revocado los AOC de las compañías aéreas Air Bishkek, Asia Central Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air y Valor Air, y que la nueva compañía aérea Air Company Air KG (AOC n.º 50) ha sido certificada. Puesto que la AAC KG no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de un AOC a esta nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (81) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que la lista de compañías aéreas de Kirguistán, que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a compañía Air Company Air KG en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Air Bishkek, Central Asian Aviation Services (Caas), Heli Sky, Air Kyrgyzstan, Manas Airways, S Group International, Sky Bishkek, Sky Way Air y Valor Air de dicho anexo.
- (82) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Kirguistán, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

⁽¹⁰⁾ Reglamento (CE) n.º 1543/2006 de la Comisión de 12 de octubre de 2006 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, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, y modificado por el Reglamento (CE) n.º 910/2006 (DO L 283 de 14.10.2006, p. 27).

Compañías aéreas de Libia

- (83) Las compañías aéreas de Libia fueron incluidas en 2014 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹¹⁾.
- (84) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil Libia (AACL) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en Libia.
- (85) El 4 de mayo de 2020, la AACL comunicó a la Comisión que se había revocado el AOC de la compañía aérea Ghadames Air Transport y que se habían certificado las nuevas compañías aéreas Al Maha Aviation (AOC n.º 030/18) y Libyan Wings Airlines JSC (AOC n.º 029/15). Puesto que la AACL no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a estas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (86) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que con respecto a las compañías aéreas de Libia, la lista de compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a Al Maha Aviation y Libyan Wings Airlines JSC en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Ghadames Air Transport de dicho anexo.
- (87) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Libia, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Nepal

- (88) Las compañías aéreas de Nepal fueron incluidas en 2013 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹²⁾.
- (89) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Nepal NP(AACN) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en Nepal.
- (90) El 3 de mayo de 2020, la AACN comunicó a la Comisión que se había revocado el AOC de la compañía aérea Air Kasthamandap y que se habían certificado las nuevas compañías aéreas Heli Everest (AOC n.º 086/2016) y Kailash Helicopter Services (AOC n.º 087/2018). También informaron de que Muktinath Airlines ha cambiado su nombre por Prabhu Helicopters. Puesto que la AACN no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a estas nuevas compañías aéreas no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (91) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera, por lo tanto, que con respecto a las compañías aéreas de Nepal, la lista de compañías aéreas que están sujetas a una prohibición de explotación en la Unión, debe modificarse para incluir a Heli Everest and Kailash Helicopter Services en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 y eliminar a Air Kasthamandap de dicho anexo.
- (92) Los Estados miembros, concediendo prioridad a las inspecciones en rampa de todas las compañías aéreas certificadas en Nepal, deben seguir verificando el cumplimiento efectivo por ellas de las normas internacionales de seguridad pertinentes, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

Compañías aéreas de Sierra Leona

- (93) Las compañías aéreas de Sierra Leona fueron incluidas en 2006 en el anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006 ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1318/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, 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 355 de 12.12.2014, p. 8).

⁽¹²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1264/2013 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2013, 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 326 de 6.12.2013, p. 7).

⁽¹³⁾ Reglamento (CE) n.º 910/2006 de la Comisión, de 20 de junio de 2006, 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, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 168 de 21.6.2006, p. 16).

- (94) Como parte de sus actividades de seguimiento continuo, el 22 de abril de 2020 la Comisión solicitó a la Autoridad de Aviación Civil de Sierra Leona (AACSL) que presentara una lista de todos los titulares de AOC certificados en Sierra Leona.
- (95) El 2 de mayo de 2020, la AACSL comunicó a la Comisión que se habían revocado los AOC de las compañías aéreas Air Rum, Destiny Air, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leona, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services y Teebah Airways y que actualmente no hay titulares de AOC en Sierra Leona.
- (96) Puesto que la AACSL no ha demostrado que tenga capacidad suficiente para aplicar y hacer cumplir las normas de seguridad pertinentes, la expedición de AOC a cualquier nueva compañía aérea no garantiza un cumplimiento suficiente de las normas de seguridad internacionales.
- (97) De conformidad con los criterios comunes establecidos en el anexo del Reglamento (CE) n.º 2111/2005, la Comisión considera por tanto que la lista de las compañías aéreas de Sierra Leona objeto de una prohibición de explotación en la Unión debe modificarse para eliminar las compañías aéreas Air Rum, Destiny Air Services, Heavylift Cargo, Orange Air Sierra Leone, Paramount Airlines, Seven Four Eight Air Services y Teebah Airways del anexo A del Reglamento (CE) n.º 474/2006.
- (98) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 474/2006 en consecuencia.
- (99) Los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 reconocen la necesidad de adoptar decisiones con rapidez y, si procede, con urgencia, dadas las implicaciones de seguridad. Es esencial, por lo tanto, para proteger la información de carácter sensible y a los pasajeros, que se publiquen y entren en vigor inmediatamente después de su adopción las decisiones de actualización de la lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición o restricción de operar dentro de la Unión.
- (100) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Seguridad Aérea de la UE establecido por el Reglamento (CE) n.º 2111/2005.

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 que figura en el anexo I del presente Reglamento.
- 2) El anexo B se sustituye por el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 2 de junio de 2020.

*Por la Comisión,
en nombre de la Presidenta,
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión*

ANEXO I

«ANEXO A

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC) o número de licencia de explotación	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
AVIOR AIRLINES	ROI-RNR-011	ROI	Venezuela
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
IRAN ASEMAN AIRLINES	FS-102	IRC	Irán
IRAQI AIRWAYS	001	IAW	Irak
MED-VIEW AIRLINE	MVA/AOC/10-12/05	MEV	Nigeria
AIR ZIMBABWE (PVT)	177/04	AZW	Zimbabue
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Afganistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Afganistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Afganistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Afganistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Angola responsables de la supervisión normativa, excepto TAAG Angola Airlines y Heli Malongo, en particular:			Angola
AEROJET	AO-008/11-07/17 TEJ	TEJ	Angola
GUICANGO	AO-009/11-06/17 YYY	Desconocido	Angola
AIR JET	AO-006/11-08/18 MBC	MBC	Angola
BESTFLYA AIRCRAFT MANAGEMENT	AO-015/15-06/17YYY	Desconocido	Angola
HELIANG	AO 007/11-08/18 YYY	Desconocido	Angola
SJL	AO-014/13-08/18YYY	Desconocido	Angola
SONAIR	AO-002/11-08/17 SOR	SOR	Angola
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Armenia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Armenia
AIRCOMPANY ARMENIA	AM AOC 065	NGT	Armenia
ARMENIA AIRWAYS	AM AOC 063	AMW	Armenia

(1) Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el 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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
ARMENIAN HELICOPTERS	AM AOC 067	KAV	Armenia
ATLANTIS ARMENIAN AIRLINES	AM AOC 068	AEU	Armenia
ATLANTIS EUROPEAN AIRWAYS	AM AOC 017	LUR	Armenia
MARS AVIA	AM AOC 066	MRS	Armenia
SKYBALL	AM AOC 069	No procede	Armenia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de (Brazzaville) responsables de la supervisión normativa, en particular:			Congo (Brazzaville)
CANADIAN AIRWAYS CONGO	CGCT 006	Desconocido	Congo (Brazzaville)
EQUAFLIGHT SERVICES	CG-CTA 002	EKA	Congo (Brazzaville)
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Congo (Brazzaville)
TRANS AIR CONGO	CG-CTA 001	TSG	Congo (Brazzaville)
SOCIÉTÉ NOUVELLE AIR CONGO	CG-CTA 004	Desconocido	Congo (Brazzaville)
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de la República Democrática del Congo (RDC) responsables de la supervisión normativa, en particular:			República Democrática del Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	AAC/DG/OPS-09/03	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
AIR KATANGA	AAC/DG/OPS-09/08	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	AAC/DG/OPS-09/04	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	AAC/DG/OPS-09/02	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
CONGO AIRWAYS	AAC/DG/OPS-09/01	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
KIN AVIA	AAC/DG/OPS-09/10	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MALU AVIATION	AAC/DG/OPS-09/05	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SERVE AIR CARGO	AAC/DG/OPS-09/07	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
SWALA AVIATION	AAC/DG/OPS-09/06	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)
MWANT JET	AAC/DG/OPS-09/09	Desconocido	República Democrática del Congo (RDC)

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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Yibuti responsables de la supervisión normativa, en particular:			Yibuti
DAALLO AIRLINES	Desconocido	DAO	Yibuti
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Guinea Ecuatorial responsables de la supervisión normativa, en particular:			Guinea Ecuatorial
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGA-C/SOPS	CEL	Guinea Ecuatorial
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGA-C/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 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC 005	NAS	Eritrea
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Kirguistán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Kirguistán
AIR COMPANY KG	50	Desconocido	Kirguistán
AIR MANAS	17	MBB	Kirguistán
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirguistán
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirguistán
TEZ JET	46	TEZ	Kirguistán
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Liberia responsables de la supervisión normativa.			Liberia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Libia responsables de la supervisión normativa, en particular:			Libia
AFRIQYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
AL MAHA AVIATION	030/18	Desconocido	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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBIAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
LIBYAN WINGS AIRLINES	029/15	LWA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Moldavia responsables de la supervisión normativa, excepto Air Astana, Fly One y Aerotranscarga, en particular:			Moldavia
Î.M "VALAN ICC" SRL	MD009	VLN	Moldavia
CA "AIM AIR" SRL	MD015	AAM	Moldavia
CA "AIR STORK" SRL	MD018	MSB	Moldavia
Î M "MEGAVIATION" SRL	MD019	ARM	Moldavia
CA "PECOTOX-AIR" SRL	MD020	PXA	Moldavia
CA "TERRA AVIA" SRL	MD022	TVR	Moldavia
CA "FLY PRO" SRL	MD023	PVV	Moldavia
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Nepal responsables de la supervisión normativa, en particular:			Nepal
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Desconocido	Nepal
ALTITUD AIR	085/2016	Desconocido	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Desconocido	Nepal
SUMMIT AIR	064/2010	Desconocido	Nepal
HELI EVEREST	086/2016	Desconocido	Nepal
HIMALAYA AIRLINES	084/2015	HIM	Nepal
KAILASH HELICOPTER SERVICES	087/2018	Desconocido	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Desconocido	Nepal
MANANG AIR PVT	082/2014	Desconocido	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Desconocido	Nepal
PRABHU HELICOPTERS	081/2013	Desconocido	Nepal
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal

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	Código de tres letras de la OACI	Estado del operador
SAURYA AIRLINES	083/2014	Desconocido	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Desconocido	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Desconocido	Nepal
TARA AIR	053/2009	Desconocido	Nepal
YETI AIRLINES	037/2004	NYT	Nepal
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades 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
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sierra Leona responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sierra Leona
Todas las compañías aéreas certificadas por las autoridades de Sudán responsables de la supervisión normativa, en particular:			Sudán
ALFA AIRLINES SD	54	AAJ	Sudán
BADR AIRLINES	35	BDR	Sudán
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Sudán
ELDINDER AVIATION	8	DND	Sudán
GREEN FLAG AVIATION	17	GNF	Sudán
HELEJETIC AIR	57	HJT	Sudán
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Sudán
KUSH AVIATION CO.	60	KUH	Sudán
NOVA AIRWAYS	46	NOV	Sudán
SUDAN AIRWAYS CO.	1	SUD	Sudán
SUN AIR	51	SNR	Sudán
TARCO AIR	56	TRQ	Sudán»

ANEXO II

«ANEXO B

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

Nombre de la persona jurídica de la compañía aérea tal como figura en su certificado de operador aéreo (AOC) (y nombre comercial, si es diferente)	Número de certificado de operador aéreo (AOC)	Código de tres letras de la OACI	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
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
IRAN AIR	FS100	IRA	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.	Irán
AIR KORYO	GAC-AO-C/KOR-01	KOR	Corea del Norte	Toda la flota salvo: 2 aeronaves de tipo TU-204.	Toda la flota salvo: P-632, P-633	Corea del Norte

⁽¹⁾ Se podrá permitir a las compañías aéreas enumeradas en el 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 DE EJECUCIÓN (UE) 2020/737 DE LA COMISIÓN

de 27 de mayo de 2020

sobre la aplicabilidad del artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo a los contratos adjudicados para las actividades relacionadas con la prestación de determinados servicios postales en Dinamarca

[notificada con el número C(2020) 3335]

(El texto en lengua danesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 35, apartado 3,

Previa consulta al Comité Consultivo para los Contratos Públicos,

Considerando lo siguiente:

1. HECHOS

- (1) El 19 de diciembre de 2019, Dinamarca (en lo sucesivo, «solicitante») presentó a la Comisión por correo electrónico una solicitud de conformidad con el artículo 35, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE (en lo sucesivo, «solicitud»). La solicitud cumple lo dispuesto en el artículo 1, apartado 1, de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/1804 de la Comisión ⁽²⁾.
- (2) La solicitud se refiere a determinados servicios postales en Dinamarca. Los servicios en cuestión se describen en la solicitud como sigue:
 - a) servicios nacionales de paquetería de empresa a consumidor (B2C)-servicios ordinarios de entrega a un consumidor de paquetes enviados por una empresa que tenga un contrato de entrega en Dinamarca (entrega puerta a puerta o en un punto de recogida en Dinamarca);
 - b) servicios internacionales de paquetería de empresa a consumidor (B2C):
 - servicios ordinarios de entrega a un consumidor situado fuera de Dinamarca de paquetes enviados por una empresa que tenga un contrato de entrega en Dinamarca (entrega puerta a puerta o en un punto de recogida),
 - servicios ordinarios de entrega de paquetes enviados por una empresa internacional a un consumidor danés (entrega puerta a puerta o en un punto de recogida en Dinamarca).
- (3) La autoridad danesa encargada de la competencia y la defensa de los consumidores (en lo sucesivo, «ADCC»), que es una entidad independiente del Ministerio de Industria, presentó la solicitud en nombre de Dinamarca. La solicitud fue presentada a instancias de PostNord ⁽³⁾, que es la única entidad que opera en el sector postal de Dinamarca y está sujeta a una normativa de contratación pública.

⁽¹⁾ DO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

⁽²⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2016/1804 de la Comisión, de 10 de octubre de 2016, sobre las modalidades de aplicación de los artículos 34 y 35 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (DO L 275 de 12.10.2016, p. 39).

⁽³⁾ PostNord AB es el nombre de la sociedad tenedora de las dos empresas postales Posten AB y Post Danmark, que se fusionaron oficialmente el 24 de junio de 2009. Post Danmark es una filial de PostNord que está establecida y opera en Dinamarca.

- (4) La solicitud contenía una posición motivada y justificada de la ADCC. La ADCC, que es competente en relación con las actividades de que se trata, analizó rigurosamente las condiciones de aplicabilidad del artículo 34, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE a las actividades en cuestión, de conformidad con los apartados 2 y 3 del artículo 34 de dicha Directiva. La posición de la ADCC se basó en una encuesta mediante un cuestionario a los actuales operadores del mercado, así como a potenciales competidores en el mercado danés de servicios nacionales e internacionales ordinarios de paquetería de empresa a consumidor.
- (5) El 3 de febrero de 2020, la Comisión pidió información adicional al solicitante. La respuesta del solicitante se recibió el 10 de febrero de 2020. El 16 de marzo de 2020, el solicitante presentó información adicional sobre la situación de la competencia en el mercado en lo que respecta a los servicios internacionales de paquetería B2C.
- (6) De conformidad con el anexo IV, punto 1, letra a), de la Directiva 2014/25/UE, los actos de ejecución a que se refiere el artículo 35 de dicha Directiva deben adoptarse en un plazo de noventa días hábiles en caso de que, con arreglo al artículo 34, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva 2014/25/UE, se suponga que el acceso a un mercado determinado no está limitado. De conformidad con el anexo IV, punto 1, párrafo tercero, de la Directiva 2014/25/UE, el plazo de adopción de los actos de ejecución debe comenzar el primer día hábil siguiente a la fecha en que la Comisión reciba la solicitud a que se refiere el apartado 35, apartado 1, o bien, si la información que debe facilitarse en la solicitud estuviera incompleta, el día hábil siguiente a la recepción de la información completa. Por consiguiente, el plazo inicial expiró el 11 de mayo de 2020 ⁽⁴⁾. La Comisión prorrogó dicho plazo, con el acuerdo del solicitante, hasta el 29 de mayo de 2020.

2. MARCO JURÍDICO

- (7) La Directiva 2014/25/UE es aplicable a la adjudicación de contratos para el ejercicio de actividades relacionadas con los servicios postales, a menos que la actividad esté exenta en virtud del artículo 34 de dicha Directiva.
- (8) De conformidad con la Directiva 2014/25/UE, esta no se aplicará a los contratos destinados a hacer posible la prestación de una actividad contemplada en ella, siempre que, en el Estado miembro en el que se lleve a cabo dicha actividad, esta esté directamente expuesta a la competencia en mercados cuyo acceso no esté limitado. La exposición directa a la competencia se determina sobre la base de criterios objetivos, que pueden incluir las características de los productos o servicios de que se trate, la existencia de productos o servicios alternativos considerados sustitutivos del lado de la oferta o de la demanda, los precios y la presencia de más de un proveedor de los productos o servicios de que se trate.

3. EVALUACIÓN

3.1. Acceso no limitado al mercado

- (9) Se considera que el acceso a un mercado no está limitado cuando el Estado miembro en cuestión ha incorporado a su legislación nacional y ha aplicado las disposiciones pertinentes de la legislación de la Unión que liberalizan un sector determinado o parte de este. Dichas disposiciones se enumeran en el anexo III de la Directiva 2014/25/UE, la cual incluye, en lo relativo a los servicios postales, la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.
- (10) Como ha confirmado el solicitante ⁽⁶⁾, y sobre la base de la información de que dispone la Comisión, Dinamarca ha transpuesto ⁽⁷⁾ y aplica la Directiva 97/67/CE. Por consiguiente, se considera que el acceso al mercado de referencia no está limitado, de conformidad con el artículo 34, apartado 3, de la Directiva 2014/25/UE.

3.2. Exposición directa a la competencia

- (11) La exposición directa a la competencia debe evaluarse con arreglo a distintos indicadores, ninguno de los cuales es decisivo por sí mismo. Por lo que se refiere a los mercados objeto de la presente Decisión, un criterio que ha de tenerse en cuenta es la cuota de mercado de los principales operadores en un mercado determinado. Dado que cada una de las actividades contempladas en la solicitud se realiza en condiciones distintas, al evaluar las condiciones de la competencia ha de tenerse en cuenta la diversidad de situaciones en los diferentes mercados.

⁽⁴⁾ DO C 64 de 27.2.2020, p. 55.

⁽⁵⁾ Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio (DO L 15 de 21.1.1998, p. 14).

⁽⁶⁾ Véase la solicitud, sección 4.1 y apéndice 1 de la solicitud.

⁽⁷⁾ Acto nacional de transposición: Ley postal (Lovbekendtgørelse 2017-08-30, nr. 1040 Postlov).

- (12) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de competencia y otros ámbitos del Derecho de la Unión. En particular, los criterios y métodos utilizados para evaluar la exposición directa a la competencia con arreglo al artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE no son necesariamente idénticos a los utilizados para realizar una evaluación con arreglo a los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o al Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ⁽⁸⁾, como ha confirmado el Tribunal General ⁽⁹⁾.
- (13) El objetivo de la presente Decisión es determinar si las actividades a las que se refiere la solicitud están sometidas, en mercados cuyo acceso no esté limitado a tenor del artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE, a un nivel de competencia tal que garantice que, incluso en ausencia de la disciplina introducida por las disposiciones pormenorizadas que establece en materia de contratación pública la Directiva 2014/25/UE, la contratación pública para el ejercicio de las actividades consideradas se realice de forma transparente y no discriminatoria y sobre la base de unos criterios que permitan a los compradores encontrar la solución que, en conjunto, sea más ventajosa desde el punto de vista económico.
- (14) En este contexto, es importante mencionar que, en los mercados en cuestión, no todos los operadores están sujetos a una normativa de contratación pública. En los mercados sujetos a la solicitud, solo PostNord es una entidad adjudicadora a tenor del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE y, por tanto, está sujeta a la normativa sobre contratación pública. Las empresas que no están sujetas a dicha normativa, cuando operan en estos mercados, en condiciones normales tendrían la posibilidad de ejercer una presión competitiva sobre los operadores del mercado que sí están sujetos a ella.

3.3. Definición del mercado de productos de referencia

- (15) En decisiones anteriores ⁽¹⁰⁾, la Comisión ha mantenido que el mercado de los servicios de paquetería puede segmentarse en servicios de paquetería rápidos y estándar (también denominados «ordinarios»). Esta segmentación atiende al hecho de que los servicios urgentes son más rápidos y fiables que los servicios ordinarios, que cada uno de ellos exige una infraestructura diferente y que los servicios urgentes comprenden características de servicio con valor añadido —como los servicios de seguimiento y localización— y, por lo general, también son más onerosos.
- (16) En una decisión anterior ⁽¹¹⁾, la Comisión también estableció una distinción entre servicios de paquetería nacionales e internacionales. La Comisión consideró que los servicios de paquetería nacionales son prestados por empresas que explotan redes nacionales de distribución, mientras que la paquetería internacional consiste en la recogida de paquetes para su transporte y entrega en el extranjero, y los servicios son prestados por empresas que tienen acceso a las redes de distribución en los países de destino.
- (17) En decisiones anteriores, la Comisión ha mantenido que el servicio ordinario de entrega de paquetes a consumidores (C2X, es decir, C2C y C2B) y a empresas (B2X, es decir, B2B y B2C) son mercados de productos distintos. La prestación de servicios a consumidores (C2X) y la prestación de servicios a empresas (B2X) requiere una infraestructura diferente (en particular una red de oficinas de correos disponibles para los consumidores particulares) ⁽¹²⁾.

⁽⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

⁽⁹⁾ Sentencia de 27 de abril de 2016, Österreichische Post AG/Comisión, T-463/14, EU:T:2016:243, apartado 28.

⁽¹⁰⁾ Decisión de Ejecución 2013/154/UE de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, por la que se exige a algunos servicios del sector postal de Hungría de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 86 de 26.3.2013, p. 22); M.5152 de 21 de abril de 2009 – Posten AB/Post Danmark A/S; M.6570 – UPS/TNT Express de 30 de enero de 2013 y M.7630-FedEx/TNT Express de 8 de enero de 2016.

⁽¹¹⁾ Véanse M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, de 21 de abril de 2009, apartados 54-57; asunto M 6570- UPS/TNT de 30 de enero de 2013, apartados 165-182; asunto M.7630-FedEx/TNT de 8 de enero de 2016, apartados 81-89. Véase asimismo la Decisión 2009/46/CE de la Comisión, de 19 de diciembre de 2008, por la que se exige a algunos servicios del sector postal de Suecia de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 19 de 23.1.2009, p. 50) y Decisión de Ejecución 2013/154/UE de la Comisión, de 22 de marzo de 2013, por la que se exige a algunos servicios del sector postal de Hungría de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 86 de 26.3.2013, p. 22).

⁽¹²⁾ Véase COMP/M.5152-Posten AB/Post Danmark A/S, de 21 de abril de 2009, apartado 60; Asunto AT. 35.141 Deutsche Post AG, apartado 29; Decisión 2007/564/CE de la Comisión, de 6 de agosto de 2007, por la que se excluyen algunos servicios del sector postal de Finlandia, salvo las islas Åland, de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 215 de 18.8.2007, p. 21); Decisión 2009/46/CE y Decisión 2010/142/UE de la Comisión, de 3 de marzo de 2010, por la que se exige a algunos servicios del sector postal de Austria de la aplicación de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 56 de 6.3.2010, p. 8).

- (18) Además, en decisiones anteriores la Comisión consideró que los servicios de paquetería B2B y B2C no son sustituibles. Desde la perspectiva de la entrega, las entregas B2C exigen una densa red para llegar hasta los destinatarios particulares, a diferencia de los destinatarios comerciales, que en muchos casos están ubicados en densos clústeres. Por consiguiente, la distancia entre destinatarios comerciales es más corta que la distancia entre consumidores. Las consecuencias en términos de cobertura de la red y de costes pueden ser muy significativas, lo cual diferencia, pues, los mercados de paquetería B2B y B2C ⁽¹³⁾.
- (19) La definición del mercado del producto del solicitante es conforme con la práctica anterior de la Comisión.
- (20) Sobre la base de los considerandos 15 a 19 a efectos de la evaluación con arreglo a la presente Decisión y sin perjuicio de lo dispuesto en el Derecho de competencia, puede considerarse que los mercados del producto de referencia son:
- el mercado de los servicios nacionales ordinarios de paquetería B2C;
 - el mercado de los servicios internacionales ordinarios de paquetería B2C.

3.4. Definición del mercado geográfico pertinente

- (21) En su práctica anterior ⁽¹⁴⁾, la Comisión consideró que los mercados de servicios de paquetería B2C, independientemente de que sean nacionales o internacionales, son de ámbito nacional. La posición del solicitante está en consonancia con la práctica de la Comisión.
- (22) A falta de indicación de un ámbito de aplicación distinto del mercado geográfico, a efectos de la evaluación con arreglo a la presente Decisión y sin perjuicio de lo dispuesto en el Derecho de competencia, la Comisión considera que el ámbito geográfico de los servicios de paquetería B2C, tanto nacionales como internacionales, corresponde al territorio de Dinamarca.

3.5. Análisis del mercado-los servicios nacionales de paquetería B2C

- (23) La Comisión constata que, de modo similar a lo que ocurre en la mayoría de los Estados miembros, en los últimos años el mercado danés ha registrado un incremento significativo del volumen de la paquetería, principalmente debido al impacto del comercio electrónico. Según la información disponible, entre 2016 y 2018 la cuota de mercado de PostNord disminuyó [...] ⁽¹⁵⁾, del [...] % en términos de valor y del [...] % en términos de volumen, al [...] % en términos de valor ⁽¹⁶⁾ y al [...] % en términos de volumen ⁽¹⁷⁾.
- (24) Mientras que las cuotas de mercado de PostNord disminuyeron durante el período observado, las cuotas de mercado de [...] competidores aumentaron [...] durante el período considerado. Entre 2016 y 2018, aumentaron las cuotas de mercado del competidor [...], [...], pasando del [...] % al [...] % en términos de valor y del [...] % al [...] % en términos de volumen ⁽¹⁸⁾. De modo similar, en el mismo período, las cuotas de mercado de [...] aumentaron, pasando del [...] % al [...] % en términos de valor y del [...] % al [...] % en términos de volumen ⁽¹⁹⁾. [...] Sobre esa base, puede considerarse que esas empresas competidoras (es decir, [...]) son capaces de ejercer una presión significativa sobre PostNord. En este contexto, es importante señalar asimismo que [...] consiguió incrementar su mercado [...] en un período de tiempo bastante corto, lo cual indica que [...] ejerce una importante presión competitiva sobre PostNord.
- (25) Además, la Comisión observa que en los últimos cinco años han entrado en el mercado nuevos operadores: DAO365 y Burd Delivery ⁽²⁰⁾ y [...] en los últimos tres años.
- (26) A efectos de la presente Decisión, y sin perjuicio del Derecho de competencia, los factores mencionados en los considerandos 23, 24 y 25, deben considerarse una indicación de exposición a la competencia de esta actividad en Dinamarca. Por consiguiente, dado que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE, habría que establecer que dicha Directiva no es aplicable a los contratos destinados a hacer posible el ejercicio de esta actividad en Dinamarca.

⁽¹³⁾ Véase COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, de 21 de abril de 2009, apartados 61 y 62.

⁽¹⁴⁾ Asunto COMP/M.5152-Posten AB/Post Danmark A/S, de 21 de abril de 2009, apartados 64 a 74.

⁽¹⁵⁾ [...] Información confidencial.

⁽¹⁶⁾ Véase la solicitud, p. 11, cuadro 5.

⁽¹⁷⁾ Véase la solicitud, p. 11, cuadro 6.

⁽¹⁸⁾ Véase la solicitud, p. 11, cuadros 5 y 6.

⁽¹⁹⁾ Véase la solicitud, p. 11, cuadros 5 y 6.

⁽²⁰⁾ Véase la solicitud, p. 16, sección 5.3.1.

3.6. Análisis del mercado-el mercado de los servicios internacionales de paquetería B2C

- (27) La Comisión constata que, de modo similar a lo que ha ocurrido en el mercado nacional de paquetería B2C, el mercado internacional de paquetería B2C ha registrado un incremento significativo en los últimos años. Sin embargo, a diferencia de los cambios constatados en el mercado nacional de paquetería B2C, la cuota de mercado de PostNord en el mercado internacional de paquetería B2C ha sido relativamente estable en los últimos tres años, tanto en términos de valor ⁽²¹⁾ ([...] % en 2016, [...] % en 2017 y [...] % en 2018) como en términos de volumen ⁽²²⁾ ([...] % en 2016, [...] % en 2017 y [...] % en 2018) ⁽²³⁾.
- (28) Paralelamente, la cuota de mercado agregada [...] en términos de valor y [...] in términos de volumen. En esos niveles, no puede concluirse ni que esos competidores podrían ejercer una presión competitiva significativa sobre PostNord ni que la situación del mercado podría cambiar pronto, dadas las cuotas de mercado relativamente estables de PostNord en el período observado.
- (29) El solicitante alega que una cuota importante de los servicios internacionales de paquetería B2C son [...]. Según la solicitud ⁽²⁴⁾, se observa que [...].
- (30) Sin embargo, incluso adoptando el enfoque conservador [...], la cuota de mercado de PostNord en términos de volumen sigue siendo [...]. Dado que [...], es poco probable que las condiciones de la competencia cambien en un futuro próximo.
- (31) El solicitante indica ⁽²⁵⁾ que [...]. Asimismo, sugiere que, habida cuenta del desarrollo del comercio electrónico en Dinamarca y en Europa, cabe esperar que la demanda de servicios internacionales de paquetería B2C aumente. Por último, el 16 de marzo de 2020 el solicitante informó a la Comisión de que PostNord había identificado otros proveedores de servicios internacionales de paquetería B2C.
- (32) Sin embargo, el solicitante aclaró que, sobre la base de la información facilitada por PostNord, algunos de esos proveedores (a saber, Prime Cargo, Blue Water, Scan Logistics, GTX Logistics y Link Logistics) no prestaban ellos mismos directamente el servicio de paquetería, sino que proponían más bien soluciones logísticas, lo cual incluye la venta de los servicios de distribuidores de paquetes, como PostNord. Además, parece que algunos otros proveedores (a saber, United Broker, Shipmondo y pakke.dk) ofrecen «servicios de consolidación», es decir, soluciones y plataformas informáticas. El solicitante también reconoce que el mercado danés tiene un alcance limitado en cuanto a tamaño, lo cual puede limitar el número de proveedores de servicios de paquetería.
- (33) La Comisión constata que un nuevo competidor, DAO 365, entró en el mercado internacional de paquetería B2C en 2019, pero aún no se dispone de datos en lo que respecta a sus resultados en este mercado. Mientras que algunas empresas, como las identificadas en el considerando 32 anterior pueden ejercer cierta presión competitiva sobre PostNord, aun cuando no presten ellas mismas los servicios internacionales de paquetería B2C, la información facilitada por el solicitante no permite concluir con certeza que ese es efectivamente el caso. La amplitud de esa presión competitiva potencial es particularmente dudosa, ya que, como se indica en el considerando 27, la cuota de mercado de PostNord, tanto en términos de volumen como de valor, sigue siendo estable en el período examinado.
- (34) A la vista de los factores examinados en los considerandos 27 a 33 no puede concluirse que los servicios internacionales de paquetería B2C estén directamente expuestos a la competencia en Dinamarca. Por consiguiente, la Directiva 2014/25/UE debe seguir aplicándose a los contratos destinados a hacer posible el ejercicio de estas actividades en Dinamarca.

4. CONCLUSIÓN

- (35) La presente Decisión se basa en la situación de hecho y de derecho existente entre diciembre de 2019 y marzo de 2020, según la información presentada por el solicitante y la información pública disponible ⁽²⁶⁾. La Decisión podrá revisarse en caso de que, como resultado de algún cambio significativo en la situación de hecho o de derecho, dejen de cumplirse las condiciones de aplicabilidad del artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE.

⁽²¹⁾ Véase la solicitud, p. 12, cuadro 7.

⁽²²⁾ Véase la solicitud, p. 12, cuadro 8.

⁽²³⁾ Véase la solicitud, p. 21, primer gráfico.

⁽²⁴⁾ Véase la solicitud, p. 13, apartados 2 y 3.

⁽²⁵⁾ Véase la respuesta del solicitante de 10 de febrero de 2020 a la petición de información de 3 de febrero de 2020, p. 2.

⁽²⁶⁾ Véase «*Development of Cross-border E-commerce through Parcel Delivery*» (Desarrollo del comercio electrónico transfronterizo mediante los servicios de paquetería)-Estudio realizado para la Comisión Europea, Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, por WIK Consult, febrero de 2019; «*Annual and Sustainability Report*» (Informe anual y sostenibilidad) 2018 PostNord; «*Main Developments in the Postal Sector (2013-2016)*» (Evolución general del sector postal)-Estudio para la Comisión Europea, Dirección General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, por Copenhagen Economics, julio de 2018.

- (36) Dado que los servicios relacionados con los servicios internacionales de paquetería B2C deben seguir estando sujetos a la Directiva 2014/25/UE, cabe recordar que los contratos públicos que abarcan varias actividades deben regirse por lo dispuesto en el artículo 6 de dicha Directiva. Esto significa que, cuando una entidad adjudicadora prevea adjudicar un contrato «mixto», es decir, un contrato que se utilice con vistas al desempeño de actividades tanto excluidas de la aplicación de la Directiva 2014/25/UE como no excluidas, se deberá tener en cuenta qué actividades son el objeto principal del contrato. En el caso de tales contratos mixtos, si la finalidad principal es apoyar las actividades no excluidas, se aplicará lo dispuesto en la Directiva 2014/25/UE. Si resulta objetivamente imposible determinar la actividad que constituye el objeto principal del contrato, este se adjudicará con arreglo a las normas mencionadas en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2014/25/UE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Directiva 2014/25/UE no se aplicará a los contratos adjudicados por las entidades adjudicadoras y destinados a posibilitar la realización de las actividades relacionadas con los servicios nacionales ordinarios de paquetería de empresa a consumidor (B2C) en el territorio de Dinamarca.

Artículo 2

La Directiva 2014/25/UE seguirá aplicándose a los contratos adjudicados por las entidades adjudicadoras y destinados a posibilitar la realización de las actividades relacionadas con los servicios internacionales ordinarios de paquetería de empresa a consumidor (B2C) en el territorio de Dinamarca.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Dinamarca.

Hecho en Bruselas, el 27 de mayo de 2020.

Por la Comisión
Thierry BRETON
Miembro de la Comisión

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



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES