

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 47/2002**aprobada por el Consejo el 18 de junio de 2002****con vistas a la adopción de la Directiva 2002/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil**

(2002/C 197 E/03)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El índice de accidentes en la aviación civil ha permanecido prácticamente constante en el último decenio, lo que hace temer que el aumento previsto del tránsito pueda traducirse en un incremento del número de accidentes en un futuro próximo.
- (2) La Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil ⁽⁴⁾, tiene como objetivo la prevención de accidentes e incidentes facilitando la realización diligente de las investigaciones.
- (3) La experiencia ha demostrado que en numerosas ocasiones, antes de que se produzca un accidente, una serie de incidentes y otras muchas deficiencias han revelado la existencia de riesgos para la seguridad.
- (4) La mejora de la seguridad de la aviación civil requiere un mejor conocimiento de tales sucesos para facilitar el análisis y el control de las tendencias con objeto de emprender acciones correctoras.
- (5) Cuando tales sucesos implican aviones registrados en un Estado miembro o explotados por una empresa establecida en un Estado miembro, deben notificarse aun en caso de haberse producido fuera del territorio de la Comunidad.

(6) Cada uno de los Estados miembros debe instaurar sistemas de notificación obligatoria de sucesos.

(7) Las distintas categorías de personal que trabaja en la aviación civil observan sucesos de interés para la prevención de accidentes y, por lo tanto, deben notificarlos.

(8) La eficacia de la detección de los posibles riesgos mejoraría considerablemente con el intercambio de información sobre sucesos.

(9) Son necesarios programas informáticos para el intercambio de información entre sistemas diferentes.

(10) La información en materia de seguridad debería estar a disposición de los organismos a los que se confíe la reglamentación de la seguridad de la aviación civil o la investigación de accidentes e incidentes en la Comunidad y, si procede, de las personas que puedan aprender de ella y adoptar o emprender las acciones necesarias para mejorar la seguridad.

(11) Dada la naturaleza delicada de la información sobre seguridad, el modo de garantizar la recogida de la información es asegurarse de su confidencialidad, de la protección de las fuentes de información y la confianza del personal que trabaja en la aviación civil.

(12) El público debe disponer de información de carácter general sobre el nivel de seguridad aérea.

(13) Deben adoptarse medidas adecuadas que permitan la creación de sistemas confidenciales de notificación.

(14) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽⁵⁾.

(15) Debe velarse por la coherencia con los requisitos técnicos de notificación definidos por los expertos nacionales en Eurocontrol y las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA). La lista de sucesos que deben notificarse debe tener en cuenta el trabajo de estas dos organizaciones europeas. También deben tenerse en cuenta las innovaciones en el marco de la OACI.

⁽¹⁾ DO C 120 E de 24.4.2001, p. 148 y DO C 332 E de 27.11.2001, p. 320.

⁽²⁾ DO C 311 de 7.11.2001, p. 8.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (DO C 53 E de 28.2.2002, p. 324), Posición común del Consejo de 18 de junio de 2002 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

⁽⁵⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(16) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la mejora de la seguridad aérea, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, debido a que los sistemas de notificación utilizados por los Estados miembros de una manera aislada son menos eficaces que una red coordinada con intercambio de información que haga posible una determinación más rápida de posibles problemas de seguridad y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo

El objetivo de la presente Directiva es contribuir a la mejora de la seguridad aérea garantizando que la información pertinente en materia de seguridad se notifique, recopile, almacene, proteja y divulgue.

El único objetivo de la notificación de sucesos es prevenir futuros accidentes e incidentes, no determinar faltas o responsabilidades.

Artículo 2

Definición

A efectos de la presente Directiva se entenderá por «suceso» una interrupción del funcionamiento, un defecto, una deficiencia u otra circunstancia anormal que haya tenido o haya podido tener consecuencias sobre la seguridad aérea y que no haya dado lugar a un accidente o a un incidente grave de la aeronave tal como se definen en las letras a) y k) del artículo 3 de la Directiva 94/56/CE, denominado en lo sucesivo «accidente o incidente grave».

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los sucesos que pongan en peligro o que, en caso de no ser corregidos, puedan poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona. En los Anexos I y II figura una lista de ejemplos de este tipo de sucesos.

2. De conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9, la Comisión podrá modificar los Anexos a fin de ampliar o cambiar los ejemplos.

3. La presente Directiva se aplicará al aeropuerto de Gibraltar sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en el que está situado el aeropuerto.

4. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se suspenderá hasta que comiencen a aplicarse los acuerdos de la Declaración Conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido, de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo de la fecha en la que comiencen a aplicarse dichos acuerdos.

Artículo 4

Notificación obligatoria

1. Los Estados miembros exigirán que toda persona recogida en la lista que figura a continuación en el ejercicio de sus funciones notifique a las autoridades competentes a que se refiere el apartado 1 del artículo 5 los sucesos a los que afecta el artículo 3:

- a) El operador o comandante de una aeronave a reacción o una aeronave de transporte público explotada por un operador cuya supervisión de la seguridad de las operaciones garantice un Estado miembro.
- b) La persona que desempeñe actividades de diseño, fabricación, mantenimiento o modificación de aeronaves a reacción o aeronaves de transporte público, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión de un Estado miembro.
- c) La persona que firme un certificado de mantenimiento o de idoneidad para el servicio respecto a tales aeronaves, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión de un Estado miembro.
- d) La persona que asuma una función que requiera la autorización de un Estado miembro para ser controlador de tránsito aéreo cualificado u oficial de información de vuelo.
- e) El director de un aeródromo al que afecte el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽¹⁾.
- f) La persona que desempeñe una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de instalaciones relacionadas con la navegación aérea y de la que se haga responsable un Estado miembro.

⁽¹⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 8. Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

g) La persona que desempeñe una función relacionada con el mantenimiento de una aeronave en tierra, incluidas las operaciones de carga de combustible, mantenimiento, preparación de la hoja de embarque, carga, descongelación y remolque en un aeródromo a los que afecta el Reglamento (CEE) n° 2408/92.

2. Los Estados miembros podrán fomentar la notificación voluntaria por toda persona que ejerza, en otras operaciones de aviación civil, funciones similares a las enumeradas en el apartado 1.

Artículo 5

Recogida y conservación de la información

1. Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes para instaurar un mecanismo que permita recoger, evaluar, procesar y conservar la información sobre los sucesos notificados con arreglo al artículo 4.

Podrá confiarse esa responsabilidad a las autoridades siguientes, que deberán hacer gala de imparcialidad:

- a) Las autoridades nacionales de aviación civil, y/o
- b) La entidad o el organismo investigador establecido de conformidad con el artículo 6 de la Directiva 94/56/CE, y/o
- c) El organismo o entidad independiente al que se encomiende esta tarea.

En caso de que un Estado miembro designe varios organismos o entidades, escogerá uno de ellos como punto de contacto para el intercambio de información mencionado en el apartado 1 del artículo 6.

2. Las autoridades competentes conservarán los informes recopilados en sus bases de datos.

3. También se conservará en estas bases de datos la información sobre los accidentes e incidentes graves.

Artículo 6

Intercambio de información

1. Los Estados miembros participarán en el intercambio de información poniendo a disposición de las autoridades competentes de los otros Estados miembros y de la Comisión toda la información pertinente en materia de seguridad existente en las bases de datos indicadas en el apartado 2 del artículo 5.

Las bases de datos serán compatibles con los programas informáticos descritos en el apartado 3.

2. La autoridad competente designada de conformidad con el apartado 1 del artículo 5 que reciba una notificación de suceso la introducirá en las bases de datos y notificará, en caso necesario, a la autoridad competente del Estado miembro

en el que tuvo lugar el suceso, en el que está matriculada la aeronave, en el que se fabricó la aeronave o en el que está certificado el operador.

3. La Comisión creará programas informáticos específicos para los fines de la presente Directiva. Al hacerlo, tomará en cuenta la necesidad de que sean compatibles con los programas informáticos existentes en los Estados miembros. Las autoridades competentes podrán utilizar dicho programa para gestionar sus propias bases de datos.

4. La Comisión tomará las medidas pertinentes para facilitar el intercambio de información previsto en el apartado 1 con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9.

Artículo 7

Divulgación de la información

1. Toda entidad a la que se le hayan confiado tareas de reglamentación en materia de seguridad de la aviación civil o de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil en la Comunidad tendrá acceso a la información sobre sucesos recogida e intercambiada de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5 y 6 para poder obtener de los sucesos notificados las enseñanzas oportunas en materia de seguridad.

2. Sin perjuicio del derecho de acceso del público a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión⁽¹⁾, la Comisión adoptará, por iniciativa propia y de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 9, medidas para la difusión de la información a que se hace referencia en el apartado 1, así como de las condiciones asociadas, a las partes interesadas. Dichas medidas, que podrán ser de orden general o individuales, se basarán en la necesidad de:

- proporcionar a las personas y las organizaciones la información que necesiten para mejorar la seguridad aérea civil,
- limitar la difusión de la información a lo estrictamente necesario al propósito de sus usuarios, a fin de garantizar la confidencialidad adecuada de dicha información.

La decisión de difundir la información de conformidad con el presente apartado se limitará a lo estrictamente necesario al efecto de su usuario, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 8.

3. Los Estados miembros podrán publicar al menos una vez al año un informe sobre seguridad con información sobre los tipos de sucesos recogidos por su sistema nacional de notificación obligatoria con el fin de informar al público sobre el nivel de seguridad en la aviación civil. Los Estados miembros podrán publicar también informes sin identificación.

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

Artículo 8**Protección de la información**

1. Los Estados miembros adoptarán, con arreglo a su legislación nacional, las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad adecuada de la información que reciban en aplicación del apartado 1 del artículo 6 y del apartado 1 del artículo 7. Utilizarán esta información únicamente para el objetivo de la presente Directiva.

2. Con independencia del tipo o la clasificación del suceso y de los accidentes e incidentes graves, nunca se registrarán, en la base de datos indicada en el apartado 2 del artículo 5, los nombres o direcciones de personas concretas.

3. Los Estados miembros, con arreglo a las modalidades definidas en sus legislaciones y prácticas nacionales, velarán por que los empleados que notifiquen incidentes de los cuales pueden tener conocimiento no sufran ningún perjuicio por parte de su empleador.

4. El presente artículo se aplicará sin perjuicio de las normas nacionales relacionadas con el acceso a la información por las autoridades judiciales.

Artículo 9**Comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité creado de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ⁽¹⁾.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CEE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 10**Aplicación**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el ... (*). Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 11**Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 12**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

⁽¹⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2871/2000 de la Comisión (DO L 333 de 29.12.2000, p. 47).

(*) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO I

LISTA DE SUCESOS RELACIONADOS CON EL FUNCIONAMIENTO, MANTENIMIENTO, REPARACIÓN Y FABRICACIÓN DE AERONAVES QUE DEBEN NOTIFICARSE

- Nota 1:* Aunque este Anexo recoge la mayoría de los sucesos que deben notificarse, no puede ser totalmente exhaustivo, por lo que deberá notificarse también cualquier otro suceso que en opinión de los interesados cumpla los criterios para ello.
- Nota 2:* El presente Anexo no incluye los accidentes. Además de otros requisitos relativos a su notificación, deberán recogerse en la base de datos mencionada en el apartado 2 del artículo 5.
- Nota 3:* El presente Anexo contiene ejemplos de los requisitos de notificación aplicables al funcionamiento de las aeronaves, su mantenimiento y reparación, así como su fabricación.
- Nota 4:* Los sucesos que deben notificarse son aquellos en los que la seguridad de la operación estuvo o pudo estar en peligro o que podrían haber dado lugar a condiciones inseguras. Si a juicio del notificador, un suceso que no haya afectado a la seguridad de la operación podría crear peligro en el caso probable de repetirse en condiciones diferentes, deberá notificarlo. Lo que se considera digno de notificación para un tipo de producto, pieza o aparato puede no serlo para otro y la ausencia o presencia de un simple factor, humano o técnico, puede transformar un suceso en accidente o incidente grave.
- Nota 5:* Los sistemas de homologación de operaciones específicas como RVSM, ETOPS, RNAV o los programas de diseño o mantenimiento podrán exigir requisitos específicos para la notificación de fallos o casos de mal funcionamiento en relación con ese sistema o programa.

A. OPERACIONES DE VUELO DE LAS AERONAVES**i) Funcionamiento de la aeronave**

- a) Maniobras evasivas:
- Riesgo de colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto o una situación insegura cuando habría correspondido una acción evasiva
 - Maniobra evasiva necesaria para evitar una colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto
 - Maniobra evasiva para evitar otras situaciones inseguras.
- b) Incidentes de despegue o aterrizaje, incluidos aterrizajes preventivos o forzosos. Incidentes tales como aterrizajes demasiado cortos, demasiado largos o fuera de pista. Despegues, despegues interrumpidos, aterrizajes o aterrizajes frustrados en una pista cerrada, ocupada o incorrecta. Incursiones en la pista.
- c) Incapacidad de lograr el rendimiento previsto durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.
- d) Cantidad críticamente baja de combustible o incapacidad de transferir combustible o de utilizar la cantidad total de combustible utilizable.
- e) Pérdida de control (incluida la pérdida parcial o temporal de control) por cualquier causa.
- f) Sucesos a velocidad cercana o superior a V_1 resultado de una situación peligrosa o potencialmente peligrosa o que provoquen una situación peligrosa (p. ej., despegue denegado, golpe de cola, pérdida de potencia del motor, etc.).
- g) Intento de aproximación que provoque una situación peligrosa o potencialmente peligrosa.
- h) Desviación significativa involuntaria de la velocidad aerodinámica, de la ruta o de la altitud previstas (más de 300 pies) por cualquier causa.
- i) Descenso por debajo de la altura/altitud de decisión o altura/altitud mínima de descenso sin la referencia visual necesaria.
- j) Pérdida de conciencia de la posición real o de la posición en relación con otra aeronave.

- k) Corte en la comunicación entre la tripulación de vuelo (CRM) o entre la tripulación de vuelo y otras partes (tripulación de cabina, CTA, técnicos).
- l) Aterrizaje violento (aterrizaje que requiera un «control de aterrizaje violento»).
- m) Superación de los límites de equilibrio del carburante.
- n) Reglaje incorrecto de un código SSR o de una subescala de altímetro.
- o) Programación incorrecta o entradas erróneas de datos en el equipo utilizado para los cálculos de navegación o rendimiento, o uso de datos incorrectos.
- p) Recepción o interpretación incorrecta de mensajes RTF.
- q) Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas sobre el abastecimiento o la distribución del combustible.
- r) Salida no intencional de una aeronave de una superficie pavimentada.
- s) Colisión entre una aeronave y otra aeronave, vehículo u otro objeto en tierra.
- t) Funcionamiento incorrecto o accidental de cualquier mando.
- u) Incapacidad de lograr la configuración prevista de la aeronave en cualquier fase de vuelo (por ejemplo, tren de aterrizaje y sus puertas, aletas de hipersustentación, estabilizadores, aletas auxiliares, etc.).
- v) Situación peligrosa o potencialmente peligrosa que sea consecuencia de una simulación deliberada de condiciones de emergencia durante ejercicios de formación, verificación de sistemas o prueba.
- w) Vibración anormal.
- x) Funcionamiento de cualquier sistema primario de alarma asociado a una maniobra de la aeronave, como, por ejemplo, aviso de configuración, aviso de pérdida de sustentación (stick shaker), aviso de exceso de velocidad, etc., a menos que:
 - 1) la tripulación haya probado concluyentemente que la indicación era falsa, siempre que la falsa alarma no provoque dificultades o peligro por la respuesta de la tripulación ante el aviso, o
 - 2) funcione a efectos de formación o de prueba.
- y) Aviso GPWS/TAWS cuando:
 - 1) la aeronave se acerque a tierra más de lo previsto, o
 - 2) el aviso se formula en IMC o por la noche y se establece que ha sido accionado por una velocidad elevada de descenso (Modo 1), o
 - 3) el aviso se debe a un fallo en la selección del tren o las aletas de aterrizaje en el punto adecuado de la aproximación (Modo 4), o
 - 4) cualquier dificultad o peligro se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso, como por ejemplo posible reducción de la distancia de otro tránsito. Esto puede incluir avisos de cualquier Modo o Tipo, es decir, aviso genuino, perturbación o falsa alarma.
- z) Aviso GPWS/TAWS en caso de dificultad o peligro que se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso.
- aa) Avisos de resolución (RA) ACAS.
- bb) Incidentes con el chorro del reactor o las hélices que causen un daño significativo o una lesión grave.

ii) Emergencias

- a) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicos o nocivos, aunque se haya extinguido el incendio.

- b) Utilización de cualquier procedimiento no habitual por la tripulación de vuelo o de cabina en una situación de emergencia cuando:
 - 1) El procedimiento existe pero no se utiliza.
 - 2) No existe procedimiento establecido.
 - 3) El procedimiento existe pero es incompleto o inadecuado.
 - 4) El procedimiento es incorrecto.
 - 5) Se utiliza un procedimiento incorrecto.
- c) Inadecuación de cualquier procedimiento destinado a su utilización en caso de emergencia, incluso cuando se utilice a efectos de mantenimiento, formación o prueba.
- d) Un suceso que dé lugar a una evacuación de emergencia.
- e) Despresurización.
- f) Utilización de cualesquiera equipos o procedimientos de emergencia prescritos en la situación de que se trate.
- g) Un suceso que dé lugar a una declaración de emergencia («Mayday» o «Pan»).
- h) Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas todas las puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.
- i) Sucesos que exijan el uso del oxígeno de emergencia por cualquier miembro de la tripulación.

iii) **Incapacidad de la tripulación**

- a) Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de vuelo, incluso si se produce antes de la salida, si se considera que podría haber dado lugar a una incapacidad tras el despegue.
- b) Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de cabina que le impida cumplir sus obligaciones esenciales en caso de emergencia.

iv) **Lesiones**

Sucesos que hayan o pudieran haber provocado lesiones significativas en los pasajeros o la tripulación pero que no se consideren notificables como accidentes.

v) **Meteorología**

- a) Relámpago que provoque daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.
- b) Granizo que provoque daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.
- c) Turbulencia grave que cause lesiones a los ocupantes o que requiera una «verificación de turbulencias» de la aeronave.
- d) Gradiente del viento.
- e) Hielo que provoque dificultades de manejo, daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

vi) **Seguridad**

- a) Piratería aérea, incluidas una amenaza de bomba o un secuestro.
- b) Dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.
- c) Descubrimiento de un polizón.

vii) Otros sucesos

- a) Repetición con excesiva frecuencia de un tipo específico de suceso que, de forma aislada, no se consideraría digno de ser notificado, pero que constituye un peligro potencial debido a su frecuencia.
- b) Colisión con aves que provoque daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.
- c) Turbulencias de estela.
- d) Cualquier otro suceso de cualquier tipo que se considere que ha puesto o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.

B. ELEMENTOS TÉCNICOS DE LA AERONAVE**i) Estructura**

No necesitan notificarse todos los fallos estructurales. Hace falta que el servicio técnico dictamine si un fallo es lo suficientemente grave como para notificarse. Pueden considerarse los siguientes ejemplos:

- a) Daño en un elemento estructural principal que no pueda tolerar daños (elemento de vida útil limitada). Los elementos estructurales principales son los que contribuyen significativamente a las cargas de presurización en tierra y en vuelo y cuyo fallo podría provocar una avería catastrófica de la aeronave.
- b) Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural principal que pueda tolerar daños.
- c) Daño a o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural cuyo fallo podría reducir la rigidez estructural hasta el punto de no alcanzarse los márgenes necesarios de flameo, divergencia o inversión de los mandos.
- d) Daño o defecto de un elemento estructural que pueda provocar la liberación de elementos de masa susceptibles de lesionar a los ocupantes de la aeronave.
- e) Daño o defecto de un elemento estructural que pueda poner en peligro el correcto funcionamiento de los sistemas. Véase el inciso ii) infra.
- f) Pérdida de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.

ii) Sistemas

Se proponen los siguientes criterios genéricos aplicables a todos los sistemas.

- a) Pérdida, mal funcionamiento o defecto significativo de cualquier sistema, subsistema o conjunto de equipos cuando no se puedan efectuar de manera satisfactoria los procedimientos normales de funcionamiento, maniobras, etc.
- b) Incapacidad de la tripulación para controlar el sistema: por ejemplo,
 - Acciones no solicitadas.
 - Respuesta incorrecta o incompleta, incluida la limitación de movimiento o rigidez.
 - Embalamiento.
 - Avería o desconexión mecánica.
- c) Avería o mal funcionamiento de la función o funciones exclusivas del sistema (un sistema puede integrar varias funciones).
- d) Interferencia dentro de los sistemas o entre ellos.
- e) Avería o mal funcionamiento del dispositivo de protección o del sistema de emergencia asociado al sistema.
- f) Pérdida de redundancia del sistema.
- g) Cualquier suceso provocado por el comportamiento imprevisto de un sistema.

- h) En las aeronaves con un solo sistema, subsistema o conjunto de equipos principal:
 - pérdida, mal funcionamiento significativo o defecto en el sistema, subsistema o conjunto de equipos principal.
- i) En las aeronaves con múltiples sistemas, subsistemas o conjuntos de equipos principales independientes:
 - pérdida, mal funcionamiento significativo o defecto de más de un sistema, subsistema o conjunto de equipos principal.
- j) Funcionamiento de cualquier sistema de aviso primario asociado con los sistemas de la aeronave o el equipo salvo si la tripulación llegara a la conclusión firme de que la indicación es falsa, siempre que el aviso falso no provoque dificultades o peligros derivados de la respuesta de la tripulación al aviso.
- k) Pérdida de fluido hidráulico, combustible, aceite u otros fluidos que puedan provocar peligro de incendio, una contaminación peligrosa de la estructura, sistemas o equipo de la aeronave o riesgos para los ocupantes.
- l) Mal funcionamiento o defecto de cualquier sistema de aviso que pueda dar lugar a indicaciones engañosas para la tripulación.
- m) Cualquier avería, mal funcionamiento o defecto que se produzca en una fase crítica del vuelo y sea importante para el funcionamiento de dicho sistema.
- n) Sucesos de deficiencia significativa de los rendimientos reales comparados con los rendimientos aprobados que provoque una situación peligrosa (teniendo en cuenta la exactitud del método de cálculo del rendimiento), incluidas la eficacia de frenado, el consumo de combustible, etc.
- o) Asimetría de los controles de vuelo, p. ej., aletas de hipersustentación, aletas auxiliares, reductores de sustentación, etc.

El Apéndice del presente Anexo consta de una lista de ejemplos de sucesos notificables que deriva de la aplicación de estos criterios generales a sistemas específicos.

iii) **Sistemas APU (unidad de potencia auxiliar) y de propulsión (incluidos motores, hélices y sistemas rotores)**

- a) Apagado, parada o mal funcionamiento de un motor.
- b) Exceso de velocidad o sobrerégimen significativo que no se pueda controlar de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (por ejemplo, APU, arranque neumático, turboventilador, turbina de motor, hélice o rotor).
- c) Avería o mal funcionamiento de cualquier pieza de un motor o grupo motor que provoque uno o más de los sucesos siguientes:
 - 1) Falta de retención de restos o componentes.
 - 2) Incendio interno o externo fuera de control o liberación de gas caliente.
 - 3) Empuje en una dirección distinta de la ordenada por el piloto
 - 4) Avería o funcionamiento accidental del sistema de empuje negativo.
 - 5) Incapacidad de controlar la potencia, el impulso o las revoluciones por minuto
 - 6) Fallo en la estructura de soporte del motor
 - 7) Pérdida parcial o completa de la mayor parte del grupo motor.
 - 8) Emanaciones visibles o concentraciones de productos tóxicos suficientemente densas para incapacitar a la tripulación o a los pasajeros.
 - 9) Incapacidad de apagar un motor con procedimientos normales.
 - 10) Incapacidad de volver a arrancar un motor útil.

- d) Empuje o pérdida de empuje, cambio u oscilación no controlados que estén clasificados como empuje o pérdida de empuje (LOTG):
- 1) en una aeronave de motor único, o
 - 2) cuando se consideren excesivos para una determinada utilización, o
 - 3) cuando puedan afectar a más de un motor en una aeronave polimotor, sobre todo en el caso de una aeronave bimotor, o
 - 4) en una aeronave polimotor en que se utilice el mismo o parecido tipo de motor para una utilización en la que el suceso se consideraría peligroso o crítico.
- e) Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza de vida útil limitada antes de la terminación de la vida útil completa de la pieza.
- f) Defectos de origen común que podrían dar lugar a una tasa de parada en vuelo tan alta que existe la posibilidad de parada de más de un motor en un mismo vuelo.
- g) No funcionamiento del limitador o del dispositivo de control del motor una vez accionado o su funcionamiento accidental.
- h) Superación de los parámetros del motor.
- i) Daños producidos por objetos extraños.

Hélices y transmisiones

- j) Fallo o mal funcionamiento de una pieza de la hélice o del grupo motor que produzca una o varias de las consecuencias siguientes:
- 1) un exceso de velocidad de la hélice,
 - 2) la aparición de una resistencia excesiva,
 - 3) un empuje en la dirección opuesta a la ordenada por el piloto,
 - 4) el desprendimiento de la hélice o de una parte importante de la hélice,
 - 5) un fallo que produzca un desequilibrio excesivo,
 - 6) el movimiento no intencionado de las palas de la hélice por debajo de la posición mínima de paso bajo prescrita en vuelo,
 - 7) incapacidad de poner en bandera la hélice
 - 8) incapacidad de operar un cambio en el paso de la hélice,
 - 9) un cambio no controlado en el paso de la hélice,
 - 10) un par motor o una fluctuación de velocidad no controlados,
 - 11) el desprendimiento de piezas de baja energía.

Rotores y transmisión

- k) Daño o defecto del dispositivo adicional o de la caja de transmisión del rotor principal que pueda provocar la separación en vuelo del conjunto del rotor o mal funcionamiento del control del rotor.
- l) Daño en el rotor de cola, la transmisión o los sistemas equivalentes.

Unidad de potencia auxiliar (APU)

- m) Parada o fallo del APU cuando es necesario que esté disponible para efectuar las operaciones (ETOPS, MEL).
- n) Incapacidad de apagar el APU.

o) Exceso de velocidad.

p) Incapacidad de poner en marcha el APU cuando sea necesario por razones operativas.

iv) **Factores humanos**

Cualquier incidente en el que una característica o inadecuación del diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.

v) **Otros sucesos**

a) Cualquier incidente en el que una característica o inadecuación del diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.

b) Un suceso que no se considere notificable normalmente (por ejemplo, accesorios y equipo de cabina, sistemas de agua), cuando las circunstancias hayan puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes.

c) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas o nocivas.

d) Cualquier otro suceso que pueda poner en peligro la aeronave, o afectar a la seguridad de sus ocupantes o de personas o bienes que se encuentren cerca de la aeronave o en tierra.

e) Avería o defecto del sistema de avisos a los pasajeros que provoque su pérdida o falta de audibilidad.

f) Pérdida del control del reglaje del asiento del piloto durante el vuelo.

C. MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA AERONAVE

i) Montaje incorrecto de piezas o componentes de la aeronave detectado durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico.

ii) Fuga de aire comprimido caliente que provoque un daño estructural.

iii) Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza de vida útil limitada antes de la terminación de la vida útil completa de la pieza.

iv) Cualquier daño o deterioro (roturas, grietas, corrosión, exfoliación, desajuste, etc.), cualquiera que sea su causa (como flameo, pérdida de rigidez o fallo estructural), de:

a) la estructura principal o un elemento de la estructura principal (tal como se define en el «Manual de Reparaciones» del fabricante) cuando el daño o deterioro supere los límites admisibles especificados en dicho manual y requiera una reparación o una sustitución parcial o total del elemento,

b) la estructura secundaria que, consiguientemente, haya dañado o pueda haber dañado la aeronave,

c) el motor, la hélice o el sistema rotor de un helicóptero.

v) Avería, mal funcionamiento, defecto, daño o deterioro de cualquier sistema o equipo detectado tras la verificación de conformidad con una directiva de aeronavegabilidad u otro requisito obligatorio de una autoridad reglamentaria, cuando:

a) se detecte por primera vez por un organismo competente en materia de conformidad,

b) en posteriores verificaciones de conformidad, se superen los límites admisibles indicados en las instrucciones o no se hayan publicado procedimientos de reparación/rectificación.

vi) Fallo en el funcionamiento de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento o ensayo.

vii) No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos de mantenimiento prescritos

viii) Productos, piezas, aparatos y materiales de origen desconocido o sospechoso

- ix) Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento.
- x) Avería, mal funcionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para pruebas o controles de los sistemas y equipos de la aeronave cuando en las inspecciones de rutina y los procedimientos de prueba prescritos no se haya identificado claramente el problema, si ello da lugar a una situación de peligro.

D. SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TIERRA

i) **Servicios de tránsito aéreo**

Véase el Anexo 2 — Lista de sucesos relacionados con los servicios de navegación aérea que deben ser notificados

ii) **Aeródromos e instalaciones aeroportuarias**

- a) Derrame significativo durante los reaprovisionamientos de combustible.
- b) Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, rendimiento, equilibrio o resistencia estructural de la aeronave.

iii) **Tramitación de pasajeros, equipajes y carga**

- a) Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivados del transporte de equipaje o carga.
- b) Distribución incorrecta de pasajeros, equipajes o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave.
- c) Estiba incorrecta de equipajes o carga (incluido el equipaje de mano) que pueda suponer un peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o impedir una evacuación de emergencia.
- d) Estiba inadecuada de contenedores de carga o elementos sustanciales de carga.
- e) Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables incluidos el etiquetado incorrecto y el embalaje de mercancías peligrosas.

iv) **Operaciones y servicios de mantenimiento en tierra de aeronaves**

- a) Avería, mal funcionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para pruebas o controles de los sistemas y equipos de la aeronave cuando en las inspecciones de rutina y los procedimientos de prueba prescritos no se haya identificado claramente el problema, si ello da lugar a una situación de peligro.
- b) No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos prescritos de servicio.
- c) Carga de un tipo de carburante u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno y agua potable).

Apéndice del Anexo I

En los puntos siguientes se dan ejemplos de sucesos notificables resultado de la aplicación de estos criterios generales a los sistemas específicos enumerados en el inciso ii) de la letra B) del Anexo I.

1. *Aire acondicionado y ventilación*

- a) Pérdida completa de la refrigeración aviónica.
- b) Despresurización.

2. *Sistema de vuelo automático*

- a) Incapacidad del sistema de vuelo automático en funcionamiento de finalizar la operación iniciada.
- b) Dificultad significativa notificada de la tripulación de controlar la aeronave por razones ligadas al funcionamiento del sistema de vuelo automático.

c) Avería de cualquier dispositivo de desconexión del sistema de vuelo automático.

d) Cambio no controlado del modo de vuelo automático.

3. *Comunicaciones*

a) Fallo o defecto del sistema de anuncios a los pasajeros que provoque la pérdida o la falta de audibilidad de la comunicación con los pasajeros.

b) Pérdida total de comunicación durante el vuelo.

4. *Sistema eléctrico*

a) Pérdida de un sistema de distribución de electricidad (corriente alterna o corriente continua).

b) Pérdida total o pérdida de más de un sistema de producción de electricidad.

c) Avería del sistema auxiliar (de emergencia) de producción de electricidad.

5. *Puesto de pilotaje, cabina y carga*

a) Pérdida de control del reglaje del asiento del piloto durante el vuelo.

b) Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidos el sistema de señales de evacuación de emergencia, todas las puertas de salida, las luces de emergencia, etc.

c) Pérdida de capacidad de retención del sistema de carga.

6. *Sistema de protección contra incendios*

a) Avisos de incendio, salvo aquéllos cuya falsedad se confirme inmediatamente.

b) Avería o defecto no detectados del sistema de detección o protección contra incendios o humo que pueda provocar la pérdida o reducción de la detección o protección contra incendios.

c) Falta de aviso en caso de humo o incendio real.

7. *Mandos de vuelo*

a) Asimetría de aletas de hipersustentación, aletas auxiliares, reductores de sustentación, etc.

b) Limitación de movimientos, rigidez o respuesta insuficiente o tardía en el funcionamiento de sistemas primarios de mandos de vuelo o sus sistemas asociados de compensación y bloqueo.

c) Embalamiento de superficie de los mandos de vuelo.

d) Vibración de superficie de los mandos de vuelo percibida por la tripulación.

e) Avería o desconexión mecánicos de los mandos de vuelo.

f) Interferencia significativa con el control normal de la aeronave o deterioro de la navegabilidad.

8. *Sistema del combustible*

a) Mal funcionamiento del sistema de indicación de la cantidad de combustible que provoque la pérdida total o una indicación errónea de la cantidad de combustible a bordo.

b) Fuga de combustible que dé lugar a una pérdida importante, peligro de incendio o contaminación significativa.

c) Mal funcionamiento o defectos del sistema de vaciado rápido de combustible en vuelo que provoque pérdida accidental de cantidades significativas, peligro de incendio, contaminación peligrosa del equipo de la aeronave o imposibilidad de realizar un vaciado rápido de combustible en vuelo.

d) Mal funcionamiento o defectos del sistema de carburante que tengan repercusiones significativas en el abastecimiento o la distribución del combustible.

e) Incapacidad de transferir o utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

9. *Hidráulica*

a) Pérdida de un sistema hidráulico (sólo ETOPS).

b) Avería de funcionamiento del sistema de aislamiento.

c) Pérdida de más de un circuito hidráulico.

d) Avería del sistema hidráulico auxiliar.

e) Extensión accidental de la turbina atmosférica.

10. *Sistema de detección o protección antihielo*

a) Pérdida o menor rendimiento no detectados del sistema antihielo y de descongelación.

b) Pérdida de más de un sistema de calefacción de sonda.

c) Incapacidad de conseguir una descongelación simétrica de las alas.

d) Acumulación anormal de hielo que repercuta significativamente en el rendimiento o la manejabilidad.

e) Efectos significativos en la visibilidad de la tripulación.

11. *Sistemas de indicación, aviso y grabación*

a) Mal funcionamiento o defecto de cualquier sistema de indicación cuando la posibilidad de indicaciones significativamente erróneas a la tripulación pueda dar lugar a una acción incorrecta de la tripulación en un sistema esencial.

b) Pérdida de la función de alarma roja en un sistema.

c) En cabinas de pilotaje de cristal: pérdida o mal funcionamiento de más de un ordenador o unidad de visualización relacionado con la función de aviso o visualización.

12. *Tren de aterrizaje, frenos y neumáticos*

a) Incendio de los frenos.

b) Pérdida significativa de la capacidad de frenado.

c) Frenado asimétrico que provoque una desviación significativa de la trayectoria.

d) Avería del sistema de extensión de caída libre del tren de aterrizaje (incluso en pruebas periódicas).

e) Despliegue o repliegue no deseados del tren de aterrizaje o de sus puertas.

f) Reventón múltiple de los neumáticos.

13. *Sistemas de navegación (incluido el sistema de aproximaciones de precisión) y sistemas de datos aeronáuticos*

a) Pérdida total o fallos múltiples del equipo de navegación.

b) Avería o fallos múltiples del equipo de datos aeronáuticos.

c) Indicación engañosa significativa.

d) Errores de navegación significativos debidos a datos incorrectos o a un error en la codificación de la base de datos.

- e) Desviaciones laterales o verticales inesperadas que no hayan sido causadas por el piloto.
- f) Problemas con las instalaciones de tierra que produzcan errores significativos de navegación no asociados al cambio del sistema de navegación por inercia al sistema de radionavegación.

14. *Oxígeno en una aeronave presurizada*

- a) Pérdida del suministro de oxígeno en el puesto de pilotaje.
- b) Pérdida de suministro de oxígeno a un número significativo de pasajeros (más del 10 %), incluso si se detecta en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.

15. *Sistema de aire comprimido*

- a) Fuga de aire comprimido caliente que dé lugar a un aviso de incendio o daño estructural.
 - b) Pérdida de todos los sistemas de aire comprimido.
 - c) Avería del sistema de detección de fugas de aire comprimido.
-

ANEXO II

LISTA DE SUCESOS RELACIONADOS CON LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA QUE DEBEN SER NOTIFICADOS

Nota 1: Aunque el presente Anexo enumera la mayoría de los sucesos que deben ser notificados, no puede ser totalmente exhaustivo, por lo que deberá notificarse también cualquier otro suceso que en opinión de los interesados cumpla los criterios para ser notificado.

Nota 2: El presente Anexo no incluye los accidentes e incidentes graves. Además de cumplir otros requisitos que atañen a la notificación de accidentes, deberán también registrarse en las bases de datos mencionadas en el apartado 2 del artículo 5.

Nota 3: El presente Anexo recoge los sucesos de los servicios de navegación aérea que presentan un riesgo real o potencial para la seguridad del vuelo, o que pueden poner en peligro la prestación de servicios de navegación aérea en condiciones de seguridad.

Nota 4: El contenido del presente Anexo no excluye la notificación de cualquier suceso, situación o estado que, si se repite en circunstancias distintas pero probables, o si se deja que persista sin corregirlo, puede crear un peligro para la seguridad de la aeronave.

i) Incidentes-Cuasi colisión (comprende situaciones específicas en las que se observa que una aeronave y otra aeronave/el terreno/un vehículo/una persona o un objeto están demasiado cerca):

- a) Infracción de las mínimas de separación.
- b) Separación insuficiente.
- c) Cuasi impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi CFIT).
- d) Incursión en pista que haya requerido una maniobra evasiva.

ii) Incidentes-Potencial de colisión o cuasi colisión (comprende situaciones específicas que pueden llegar a ser un accidente o una cuasi colisión si otra aeronave se halla en las inmediaciones):

- a) Incursión en pista que no requiere una maniobra evasiva.
- b) Salida de pista de la aeronave.
- c) Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC).
- d) Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM).
 - 1) Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados en materia de ATM.
 - 2) Violación del espacio aéreo.
 - 3) Desviación del transporte y el funcionamiento de los equipos de la aeronave relacionados con el ATM de lo prescrito en la normativa aplicable.

iii) Sucesos específicos de ATM (comprende las situaciones en que se vea afectada la capacidad de prestar servicios de ATM en condiciones de seguridad, incluidas aquellas en las que, por fortuna, no se haya puesto en peligro el funcionamiento de la aeronave en condiciones de seguridad). Se trata de los siguientes sucesos:

- a) Incapacidad de prestar servicios de ATM.
 - 1) Incapacidad de prestar servicios de tránsito aéreo.
 - 2) Incapacidad de prestar servicios de gestión del tránsito aeroespacial.
 - 3) Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo.
 - b) Avería de la función de comunicación.
 - c) Avería de la función de vigilancia.
 - d) Avería de la función de procesamiento y difusión de datos.
 - e) Avería de la función de navegación.
 - f) Seguridad del sistema de ATM.
-

Apéndice del Anexo II

En los siguientes apartados se consignan ejemplos de sucesos de ATM que deben ser notificados como consecuencia de la aplicación al funcionamiento de la aeronave de los criterios generales mencionados en el inciso iii) del Anexo II:

- 1) Suministro de información significativamente incorrecta, insuficiente o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo ATC, servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, etc.
 - 2) Altura mínima sobre el terreno inferior a la prescrita.
 - 3) Suministro de datos incorrectos de referencia a la presión (reglaje del altímetro).
 - 4) Transmisión, recepción o interpretación incorrectas de mensajes significativos cuando ello provoque una situación peligrosa.
 - 5) Infracción de las mínimas de separación.
 - 6) Violación del espacio aéreo.
 - 7) Transmisión ilegal de comunicación por radio.
 - 8) Avería de las instalaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS) de tierra o satélite.
 - 9) Avería importante de ATC o de ATM, o deterioro significativo de la infraestructura del aeródromo.
 - 10) Obstrucción de áreas de maniobra del aeródromo por aeronaves, vehículos, animales u objetos extraños que provoquen o puedan provocar una situación peligrosa.
 - 11) Errores o insuficiencias en el marcado de los obstáculos o peligros en las áreas de maniobra del aeródromo que provoquen una situación peligrosa.
 - 12) Avería, mal funcionamiento significativo o no disponibilidad de la iluminación del aeródromo.
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 19 de diciembre de 2000, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo su propuesta de Directiva relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil. A raíz del resultado de la primera lectura del Parlamento Europeo con fecha de 14 de junio de 2001, la Comisión presentó una propuesta modificada ⁽¹⁾.

El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 12 de septiembre de 2001 ⁽²⁾, mientras que el Comité de las Regiones, aunque fue consultado, se abstuvo de emitir dictamen ⁽³⁾.

Siguiendo el procedimiento de codecisión (artículo 251 del Tratado CE), el Consejo, teniendo en cuenta la primera lectura del Parlamento, aprobó su posición común sobre el proyecto de Directiva de referencia el 17 de junio de 2002.

El objetivo de la propuesta de Directiva es mejorar la seguridad del transporte aéreo mediante la recopilación de notificaciones de sucesos peligrosos o potencialmente peligrosos. Cabe señalar que la notificación de sucesos tiene como finalidad exclusiva la prevención de accidentes futuros y no la determinación de los fallos o de las responsabilidades.

La información recogida será almacenada en bases de datos que facilitarán su intercambio entre los Estados miembros, los cuales garantizarán que se dará un tratamiento de confidencialidad adecuado a las informaciones que reciban. Para que estas informaciones puedan ser posteriormente transmitidas a aquellos que pueden analizarlas y sacar las consecuencias que se deriven de ellas, la Comisión adoptará las medidas apropiadas, limitando su difusión a lo estrictamente necesario para los usuarios.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El Consejo aprueba el objetivo de la propuesta, destinada a crear un marco armonizado para la recogida de notificaciones de sucesos en el sector de la aviación civil; dicha iniciativa se encuentra plenamente justificada por consideraciones de seguridad en el sector del transporte aéreo. La creación de una base de datos, recogidos a partir de la mayor base posible y con el máximo de información sobre cualquier acontecimiento que hubiera podido causar un accidente constituye una medida que puede tener un efecto preventivo esencial. No obstante — y esta es una preocupación que ha estado presente durante todos los trabajos del Consejo — conviene que todo régimen garantice un equilibrio razonable entre las exigencias legítimas de disponer de un máximo de información y la necesidad de garantizar un nivel de confidencialidad adecuado y aceptable para las partes interesadas. A falta de garantías suficientes a este respecto, se corre el riesgo de que se vea afectada la eficacia del sistema de notificación y, por tanto, su utilidad a nivel operativo, e inclusive a nivel de la difusión. Efectivamente, hay que evitar la situación en la que un Estado miembro decida no comunicar informaciones que considera confidenciales a otro Estado miembro en el que dichas informaciones se harían públicas. En esta misma perspectiva, también es imperativo que el sistema de notificación no perjudique al trabajador que notifica los sucesos de los que pueda tener conocimiento.

Para que el sistema de intercambio de datos previsto pueda ser operativo, es necesario establecer un régimen común para la difusión de informaciones a los profesionales que las utilizarán para mejorar la seguridad aérea. En este contexto, el Consejo considera que conviene autorizar a la Comisión a adoptar medidas a este respecto. A fin de encontrar un equilibrio entre la difusión de los conocimientos a efectos de prevención y la exigencia de confidencialidad, el Consejo ha considerado que no era conveniente mantener en esta directiva el artículo 9 propuesto por la Comisión («Notificación confidencial»), de resultas de lo cual también se han suprimido el considerando 13 y el artículo 3 de la propuesta.

⁽¹⁾ DO C 332 E de 27.11.2001, p. 320.

⁽²⁾ DO C 311 de 7.11.2001, p. 8.

⁽³⁾ Carta de renuncia D/400051 de 19.6.2001.

El Consejo ha podido incorporar en su posición común, íntegramente o en sustancia, la mayoría de las enmiendas formuladas por el Parlamento Europeo en primer lectura. A este respecto, conviene señalar las siguientes modificaciones:

- se ha añadido una referencia a la OACI para resaltar la importancia de garantizar la coherencia con las exigencias de la OACI en materia de requisitos técnicos de notificación (considerando 16)
- en el artículo 8 relativo a la protección de la información, el Consejo, de común acuerdo con el Parlamento Europeo, ha suprimido el apartado 3 y, para tener más en cuenta el derecho interno de los Estados miembros, también ha decidido suprimir el apartado 4 e introducir otras modificaciones en este artículo en el mismo sentido.
- para garantizar la instauración lo más rápidamente posible de un sistema apto para mejorar la seguridad, el Consejo ha aceptado el plazo de dos años propuesto por el Parlamento Europeo para la entrada en vigor de las disposiciones legislativas.

Por último, en los apartados 3 y 4 del artículo 3 se han incluido las cláusulas denominadas «de Gibraltar», conforme al acuerdo logrado a este respecto. Se ha consignado en el acta del Consejo una declaración conjunta del Consejo y de la Comisión en la que se precisa que la suspensión de la aplicación de la Directiva al aeropuerto de Gibraltar se llevará a cabo no obstante la aplicación del Tratado CE a Gibraltar.
