COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010 y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2012) 441 final}
{SWD(2012) 442 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Contexto general de la propuesta

El índice medio anual de accidentes mortales en las operaciones regulares de pasajeros en la Unión Europea se ha mantenido más o menos estable en los últimos años. Las previsiones de crecimiento del tránsito aéreo para las próximas décadas apuntan a que el número de vuelos casi se duplique de aquí a 2030. Por lo tanto, con un índice estable de accidentes mortales, probablemente se producirá un incremento del número de accidentes como consecuencia del aumento constante de los volúmenes de tráfico.

El sistema actual de seguridad aérea es ante todo un sistema reactivo, que se basa en los avances tecnológicos, en una buena legislación cimentada por un control normativo eficaz y en las investigaciones sobre los accidentes, que dan lugar a recomendaciones para la mejora de la seguridad. Sin embargo, aunque resulta fundamental poder aprender de un accidente, han quedado demostrados los límites de unos sistemas meramente reactivos a la hora de seguir aportando mejoras. En este contexto, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha fomentado la transición hacia un enfoque más proactivo y documentado de la seguridad. La eficacia de ese sistema proactivo depende en gran medida de la capacidad de analizar sistemáticamente toda la información de seguridad disponible, incluida la información sobre sucesos en la aviación civil. De hecho, los datos son fundamentales para determinar los riesgos en materia de seguridad; sin una buena información, todo intento en ese sentido sería mera especulación.

A escala de la Unión Europea, la transición hacia un sistema de gestión de la seguridad aérea más proactivo y documentado ya se ha iniciado con la adopción de la Directiva 2003/42/CE[1], que obliga a los Estados miembros a establecer un sistema de notificación obligatoria de sucesos. En virtud de esa normativa, los Estados miembros están obligados a recoger, almacenar, proteger y difundir entre sí información sobre determinados incidentes en la aviación civil, y los profesionales de la aviación tienen la obligación de notificar los sucesos ocurridos en el contexto de su actividad cotidiana. Esa legislación se completó en 2007 con dos reglamentos de aplicación[2]. El primero creó un depósito central europeo que agrupa todos los sucesos de la aviación civil, recabados por los Estados miembros, y el segundo establece normas sobre la difusión de la información contenida en el depósito central europeo. Actualmente se almacenan unos 600 000 sucesos en ese depósito, y esa cifra aumenta a diario.

---

1 Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil (DO L 167 de 4.7.2003, p. 23).

2 Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil, (DO L 294 de 13.11.2007, p. 3) y Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil (DO L 295 de 14.11.2007, p. 7.)

1.2. Motivos de la propuesta

La Directiva 2003/42/CE ha establecido la base para un sistema de gestión de la seguridad aérea proactivo y documentado en la Unión Europea al haber impuesto la obligación de notificar los sucesos. Ahora bien, la Unión Europea y sus Estados miembros no disponen aún de capacidad suficiente para aprovechar la experiencia a fin de evitar nuevos accidentes, y la legislación actual es insuficiente para impedir que el número de accidentes y de víctimas mortales aumenten como consecuencia del crecimiento del tráfico previsto.

Varias razones relacionadas con la legislación europea actual pueden explicar esta situación.

En primer lugar se observa que, aunque los datos son fundamentales a la hora de determinar los riesgos para la seguridad, no existe un conocimiento suficiente de todos los sucesos relacionados con la seguridad. Esta situación se debe en parte a la discrepancia entre los Estados miembros en cuanto al ámbito de los sucesos que deben ser notificados. También se debe al hecho de que los particulares tienen miedo a informar (es el problema de la «cultura de la equidad»). En efecto, para alcanzar el objetivo de una notificación de todos los sucesos, las personas deben confiar plenamente en el sistema, ya que se les está pidiendo, en particular, que informen de errores que pueden haber cometido ellos mismos o a los que pueden haber contribuido. Sin embargo, los individuos no estén igualmente protegidos en los distintos Estados miembros y temen ser sancionados por su jerarquía o ser procesados. Además, la falta de una norma de la UE que obligue a crear un sistema de notificación voluntaria para completar los sistemas obligatorios y la falta de claridad en las obligaciones de la notificación de sucesos y en el flujo de datos también están contribuyendo a una recogida insuficiente de sucesos.

En segundo lugar, la integración de los datos sobre sucesos no está armonizada ni estructurada, lo que provoca que la información sea de escasa calidad y los datos incompletos. Esta situación afecta a la coherencia y utilidad de la información y limita su uso con fines de seguridad.

En tercer lugar, existen obstáculos jurídicos y organizativos para garantizar un acceso adecuado a la información contenida en el depósito central europeo. En efecto, la normativa europea requiere que se supriman las señas de identidad de determinados datos. Aunque el objetivo de esas disposiciones es la protección de información sensible en materia de seguridad, su consecuencia práctica es que hechos importantes para la seguridad, como la descripción concreta del suceso, no están a disposición de las autoridades.

Por último, la legislación actual no incluye indicaciones sobre el modo en que los Estados miembros deben utilizar los datos recopilados. Sin embargo, desde la adopción de la Directiva, se han acordado a escala internacional principios sobre el análisis y seguimiento de la información recogida mediante sistemas de notificación de sucesos, pero aún no se han incorporado a la legislación europea. Esto ha dado lugar a planteamientos diversos y divergentes entre los Estados miembros.

1.3. Objetivos de la propuesta

El principal objetivo de esta iniciativa es contribuir a reducir el número de accidentes y víctimas mortales en el transporte aéreo, mediante la mejora de los sistemas existentes, tanto a escala nacional como europea, a fin de utilizar los sucesos de la aviación civil para corregir las deficiencias de seguridad y evitar que se repitan.

Los objetivos específicos son los siguientes:

(1) garantizar que todos los sucesos que pongan en peligro o puedan poner en peligro la seguridad aérea se recojan y ofrezcan una imagen completa y clara de los riesgos de seguridad en la Unión Europea y sus Estados miembros;

(2) garantizar que los datos derivados de sucesos notificados y almacenados en las bases de datos nacionales y en depósito central europeo sean completos y de alta calidad;

(3) garantizar que toda la información de seguridad almacenada en el depósito central europeo se ponga adecuadamente a disposición de las autoridades pertinentes y se utilice exclusivamente para fines de mejora de la seguridad;

(4) garantizar que los sucesos notificados sean efectivamente analizados, que se determinen los riesgos para la seguridad (y se resuelvan, si procede) y que se controle la eficacia para la seguridad de las medidas adoptadas.

1.4. Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

Se propone la adopción de un Reglamento relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil. El nuevo Reglamento sustituye y deroga la Directiva 2003/42/CE y sus normas de aplicación, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión, y modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010[3]. Ninguna otra disposición se refiere directamente al establecimiento de un marco general para la notificación de sucesos en la Unión Europea.

1.5. Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión Europea

Esta iniciativa es una de las acciones necesarias para el espacio único europeo del transporte descrito en el Libro Blanco de la Comisión de 2011 «*Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*»[4]. También figura entre las medidas mencionadas en la Comunicación de la Comisión «*Crear un sistema de gestión de la seguridad aérea para Europa*»[5].

---

3 Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

4 COM(2011) 144 final.

5 COM(2011) 670 final.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

2.1. Consulta de las partes interesadas y utilización de asesoramiento técnico

Durante la fase de preparación se celebraron amplias consultas, con arreglo a los principios generales y a las normas mínimas para la consulta por la Comisión de las partes interesadas.

La Comisión consultó a los 27 Estados miembros mediante un cuestionario enviado el 7 de abril de 2011. La Comisión recibió respuestas de todos los Estados miembros, salvo uno. La Comisión también realizó algunas visitas *in situ* en los Estados miembros.

La Comisión consultó a las partes interesadas y al público en general mediante una consulta pública abierta del 24 de junio de 2011 al 15 de septiembre de 2011, en el sitio web «*Tu voz en Europa*». En total, se recibieron 61 respuestas[6].

En aplicación de la Decisión de la Comisión 98/500/CE[7], se invitó al Comité de diálogo social de la aviación civil a pronunciarse sobre la revisión en caso necesario. Además, se solicitó la opinión de la Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil (ENCASIA, por sus siglas en inglés) con arreglo al artículo 7, apartado 3, del Reglamento (UE) nº 996/2010.

Se invitó a todas las partes interesadas y autoridades a un seminario organizado por la Comisión, centrado en la «cultura de la equidad», que se celebró el 19 de abril de 2012[8].

La Comisión también solicitó el dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos. Por último, se realizó un estudio sobre la creación de una clasificación común de los riesgos en los sucesos relacionados con la aviación civil.

Todas esas contribuciones han sido utilizadas por la Comisión para la elaboración de la evaluación de impacto y de la propuesta.

2.2. Evaluación de impacto

La evaluación de impacto presenta una visión de conjunto de las distintas opciones consideradas. Se analizaron tres paquetes de medidas, además de la opción de no introducir cambio alguno a la situación actual, para determinar cómo revisar la Directiva 2003/42/CE.

El primer paquete de medidas se propone mejorar el sistema actual estableciendo los elementos básicos de un sistema de notificación de todos los sucesos y su contribución a la mejora de la seguridad aérea, mediante una modificación de la

---

6 Un resumen de la consulta está disponible en la siguiente página de Internet: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

7 Decisión de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

8 El resumen y las conclusiones de la reunión están disponibles en la siguiente página web: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm

legislación que se limite a lo estrictamente necesario y la adopción de recomendaciones y orientaciones en la medida de lo posible. Se trata del paquete de medidas de menor intensidad.

El segundo paquete contiene medidas más ambiciosas que suponen una revisión sustancial de la legislación de la UE sobre notificación de sucesos. Se trata de mejorar el sistema actual mediante la adopción de las disposiciones legislativas necesarias para garantizar un sistema eficaz de notificación de sucesos a todos los niveles y para contribuir a la reducción de los accidentes aéreos mediante el establecimiento de procesos para el análisis de los datos recogidos, la adopción de medidas adecuadas y el control de la eficacia del sistema para la mejora de la seguridad.

El tercer paquete de medidas se propone mejorar el sistema actual mediante la transferencia a la UE de las competencias de los Estados miembros en materia de notificación de sucesos y el establecimiento, como en el segundo paquete, de requisitos para el análisis de los sucesos, junto con la adopción de las medidas de seguridad necesarias y la mejora del control. En este paquete, la responsabilidad de crear y de gestionar sistemas de notificación de sucesos se transfiere a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).

Una vez hecha la evaluación de los diferentes paquetes de medidas con arreglo a criterios de eficiencia, eficacia y coherencia, se recomienda aplicar el segundo de ellos, ya que los beneficios generados son considerablemente superiores a los gastos. Es la única opción que satisface plenamente los objetivos perseguidos, tal como se muestra en la evaluación de impacto. Por consiguiente, ese paquete de medidas ha servido de base para elaborar la presente propuesta.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Resumen de la propuesta

3.1.1. Mejor recopilación de sucesos

La propuesta establece el marco adecuado para garantizar que se notifiquen todos los sucesos que pongan en peligro o puedan poner en peligro la seguridad aérea.

En primer lugar, la propuesta mantiene la obligación de crear sistemas de notificación obligatoria de sucesos y enumera las personas obligadas a informar, así como los sucesos que deberán notificarse en el marco de estos sistemas. Junto al sistema obligatorio, la propuesta impone la creación de sistemas voluntarios cuyo objetivo es recoger sucesos que no han sido notificados en el marco del sistema obligatorio.

La propuesta contiene asimismo disposiciones que garantizan un entorno adecuado para alentar a los profesionales de la aviación a informar en relación con la seguridad, protegiéndolos de sanciones, salvo en casos de negligencia grave.

3.1.2. Clarificación del flujo de información

La Directiva actual obliga a las personas a notificar los sucesos directamente a las autoridades de los Estados miembros, cuando, en realidad, la mayoría de los informes de sucesos que reciben las autoridades de los Estados miembros proceden de organizaciones que los recaban de particulares, como parte de su proceso de gestión de la seguridad. La propuesta tiene en cuenta esta evolución e introduce requisitos para esas organizaciones. Las organizaciones y los Estados miembros tienen la obligación de crear sistemas de notificación de sucesos que permitan determinar los riesgos para la seguridad. Los sucesos recogidos por organizaciones se transmitirán a las autoridades competentes de los Estados miembros o a la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) si procede. Todos los sucesos recogidos por los Estados miembros, las organizaciones y la AESA se introducirán en el depósito central europeo.

3.1.3. Mayor calidad y exhaustividad de los datos

La propuesta incluye una serie de disposiciones para mejorar la calidad y la exhaustividad de los informes de sucesos y, por lo tanto, permitir una determinación más exacta de los principales ámbitos de riesgo y de las medidas que convenga adoptar.

Los informes de sucesos deberán incluir una información mínima para lo que se definen unos campos de datos obligatorios, como la fecha, la categoría y la descripción del suceso. La propuesta incluye asimismo la obligación de clasificar los sucesos en cuanto al riesgo, según un sistema europeo común de clasificación de riesgos. Además, deben aplicarse procesos de comprobación de la calidad de los datos, especialmente para garantizar la coherencia entre la notificación de un suceso y la información inicial transmitida por el notificador. Por último, la Comisión apoyará a los Estados miembros para alcanzar niveles más altos de calidad y exhaustividad de los datos, fomentando la elaboración de material de orientación y la organización de talleres. Con ello se espera conseguir una integración coherente y uniforme de los datos en las bases de datos.

3.1.4. Mayor intercambio de información

La propuesta trata la necesidad de mejorar el intercambio de información mediante el refuerzo de las normas existentes.

Con esta perspectiva, el acceso de los Estados miembros y de la AESA al depósito central europeo, que contiene todos los sucesos recogidos por los Estados miembros y por la AESA, se amplía a todos los datos y a toda la información contenida en la base de datos. Estas nuevas disposiciones permiten en particular a los Estados miembros acceder a datos de seguridad relativos a sucesos producidos en su espacio aéreo pero presentados y evaluados por la autoridad de otro Estado miembro.

Además, cuando en la evaluación de los datos recogidos a través de sistemas de notificación de sucesos, una autoridad descubra aspectos de seguridad que se consideren de interés para otra autoridad, aquella transmitirá a esta dicha información puntualmente.

Por último, para facilitar el intercambio de datos e información, el texto solicita que todos los informes de sucesos sean compatibles con el programa informático ECCAIRS (el programa informático utilizado por todos los Estados miembros y el depósito central europeo) y con la taxonomía ADREP (taxonomía de la OACI, que también se utiliza en el programa informático ECCAIRS).

3.1.5. Mayor protección contra el uso indebido de la información sobre seguridad

El corolario necesario de un acceso más amplio a los datos y a la información sobre seguridad contenida en el depósito central europeo es que sean utilizados para fines adecuados.

En este sentido, la propuesta refuerza las normas asegurando que, además de la obligación de garantizar la confidencialidad de los datos recogidos, solo puedan ponerse a disposición y utilizarse para mantener o mejorar la seguridad aérea.

El texto también se propone reducir el efecto negativo que el uso de esos datos por las autoridades judiciales pueden tener en la seguridad aérea, mediante la obligación de adoptar acuerdos previos con disposiciones equilibradas entre las dos vertientes del interés público en juego: la justicia y la seguridad aérea.

3.1.6. Mayor protección del notificador para garantizar que se disponga de forma permanente de información sobre seguridad

La propuesta refuerza las normas sobre protección del notificador de un suceso con el fin de que las personas físicas confíen en el sistema y se notifique la información sobre seguridad adecuada.

Con esa perspectiva, el texto reafirma la obligación de «desidentificar» los sucesos y limita a determinadas personas el acceso a datos plenamente identificados. Además, se pide a los Estados miembros que se abstengan de incoar acciones legales, salvo en casos de negligencia grave.

Se refuerza la norma por la que los trabajadores no pueden ser objeto de represalias por parte de su empleador por la información que hayan comunicado con arreglo a las normas previstas en el presente Reglamento, salvo en caso de negligencia grave. Las organizaciones también deberán adoptar una política en la que se describan cómo se garantiza la protección de los trabajadores.

Por último, se crean organismos nacionales que permitan a los trabajadores denunciar infracciones de las normas que garantizan su protección, con la adopción de sanciones si procede.

3.1.7. Introducción de requisitos para el análisis de la información y adopción de medidas de seguimiento a escala nacional

La propuesta anticipa la transición hacia un sistema de seguridad más proactivo y documentado en Europa, ya que impone nuevos requisitos que incorporan en el Derecho de la que UE las normas sobre análisis y seguimiento de los sucesos recogidos que hayan sido acordadas a escala internacional.

Las organizaciones y los Estados miembros deben analizar la información recopilada mediante los sistemas de notificación de sucesos para determinar los riesgos y adoptar medidas que resuelvan las deficiencias de seguridad detectadas. Se controlará la eficacia de esas medidas en lo que se refiere a la mejora de la seguridad y se adoptarán en su caso medidas adicionales.

3.1.8. Refuerzo del análisis a escala de la UE

El artículo 19 del Reglamento (UE) nº 996/2010 ya ha establecido el principio de que la información contenida en el depósito central europeo debe ser analizada por la AESA y los Estados miembros. Este principio se ve reforzado y la colaboración actual se formaliza con una red de analistas de la seguridad aérea presidida por la AESA.

El análisis a escala de la UE complementará los análisis nacionales, especialmente mediante la determinación de posibles problemas de seguridad y de los principales ámbitos de riesgo a nivel europeo. El sistema europeo común de clasificación de riesgos respaldará esta tarea con una clasificación de todos los sucesos recogidos por los Estados miembros de forma armonizada.

Tanto el programa europeo de seguridad aérea como el plan europeo de seguridad aérea se beneficiarán de los análisis y de las actividades realizados por la red de analistas de la seguridad aérea.

3.1.9. Mayor transparencia hacia el público en general

La propuesta, al tiempo que respecta la confidencialidad necesaria de determinados datos, aporta mayor transparencia en materia de seguridad aérea al público en general mediante la publicación anual de informes de seguridad con información sobre las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento, las tendencias y los datos agregados.

3.2. Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.3. Principio de subsidiariedad

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que la propuesta no se inscribe en un ámbito de competencia exclusiva de la Unión Europea. Los Estados miembros por separado no pueden alcanzar plenamente los objetivos de la propuesta, sino que son más fáciles de alcanzar con una actuación a escala de la UE.

La actuación europea cumplirá mejor los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación. En primer lugar, es preciso armonizar la notificación de sucesos y las normas sobre el uso y la protección de la información y sobre la protección del notificador; y, en segundo lugar, es necesario por motivos de seguridad reforzar el sistema de intercambio de información entre los Estados miembros y garantizar que dicha información se analice y que se adopten medidas de seguimiento en todos los Estados miembros. Además, aspectos como el acceso a los datos del depósito central europeo y el establecimiento de procesos y herramientas

para su análisis no pueden tratarse de forma satisfactoria a escala nacional, ya que se trata de una base de datos europea, por lo que conviene actuar a nivel de la UE. La actuación nacional es absolutamente necesaria, pero no es suficiente para garantizar el buen funcionamiento del sistema en su conjunto y contribuir, por ende, a la mejora de la seguridad aérea. En efecto, el objetivo de mejora de la seguridad aérea no puede ser alcanzado de forma suficiente por los Estados miembros porque los sistemas de notificación empleados por los Estados miembros de forma aislada son menos eficaces que una red coordinada, con intercambio de información, que permita determinar los posibles problemas de seguridad y los principales ámbitos de riesgo a escala europea.

La propuesta se ajusta por tanto al principio de subsidiariedad.

3.4. Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. Las cargas adicionales para el sector y las autoridades nacionales se limitan a lo necesario para aumentar la eficacia y la calidad global del sistema. Si bien es cierto que la propuesta supone costes en lo que se refiere a la aplicación de las disposiciones sobre análisis y seguimiento de los sucesos, se prevé que se verán compensados por los beneficios económicos obtenidos merced a una disminución del número de accidentes y de víctimas mortales.

3.5. Instrumento elegido

El instrumento jurídico ha de ser de aplicación general. El instrumento propuesto es un reglamento.

Otros instrumentos no serían adecuados, especialmente por las razones siguientes:

- la propuesta define derechos y obligaciones para la Agencia Europea de Seguridad Aérea, lo cual impide el recurso a una directiva;

- las deficiencias y los problemas detectados con el marco jurídico actual se deben en gran parte a divergencias de aplicación por los Estados miembros; la variación en las prácticas, derivadas de la Directiva actual, muestra claramente que una directiva no es el instrumento adecuado para alcanzar una aplicación unánime y coherente de la legislación, en un ámbito en que estos aspectos deben garantizarse por razones de seguridad.

Por consiguiente, el instrumento jurídico más apropiado es el reglamento, ya que las demás soluciones no permitirían alcanzar los objetivos perseguidos.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Las repercusiones presupuestarias de la creación de un sistema europeo común de clasificación de riesgos y la ampliación del presupuesto asignado al desarrollo de ECCAIRS y a la gestión del depósito central europeo ya están incluidas en el marco financiero plurianual.

Las repercusiones presupuestarias de esta propuesta están relacionadas con los recursos humanos adicionales para la Agencia Europea de Seguridad Aérea (para la red de analistas) y con el presupuesto adicional para misiones y actividades de divulgación.

Tanto los recursos humanos adicionales (2 puestos que se estiman en 300 000 EUR al año) como el presupuesto adicional (misiones y actividades de divulgación, que se estiman en 65 000 EUR anuales) se cubrirán plenamente mediante la redistribución de los recursos existentes en la Agencia, por lo que su un impacto en el presupuesto de la UE será neutro.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

5.1. Simplificación

La propuesta supone una simplificación de la normativa, ya que se sustituyen una Directiva y dos Reglamentos de la Comisión por un único acto legislativo, un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, y no requerirá medidas nacionales de aplicación.

5.2. Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta dará lugar a la derogación de la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión, y a la modificación del Reglamento (UE) nº 996/2010.

5.3. Espacio Económico Europeo

El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por lo tanto, debe hacerse extensivo en el territorio de este.

2012/0361 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010 y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[9],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[10],

Previa consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos[11],

Actuando de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Debe garantizarse en la Unión un nivel general elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil y no repararse en esfuerzos para reducir el número de accidentes e incidentes y afianzar la confianza pública en el transporte aéreo.

(2) En general, el índice de accidentes mortales en la aviación civil ha permanecido prácticamente constante en el último decenio; se teme, sin embargo, el aumento previsto del tránsito pueda traducirse en un incremento del número de accidentes en las próximas décadas.

(3) El Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil[12], tiene por objeto prevenir los accidentes e incidentes facilitando la

[9] DO C […] de […], p. […].
[10] DO C […] de […], p. […].
[11] DO C […] de […], p. […].
[12] DO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

realización de investigaciones de seguridad rápidas, eficaces y de calidad. El presente Reglamento no debe interferir con el proceso de investigación de accidentes e incidentes gestionado por las autoridades nacionales de investigación de la seguridad definidas en el Reglamento (UE) nº 996/2010.

(4) 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. Además, aunque resulta fundamental poder aprender de un accidente, han quedado demostrados los límites de unos sistemas meramente reactivos a la hora de seguir aportando mejoras. La Unión y sus Estados miembros deben avanzar hacia unos procesos de seguridad más proactivos y documentados, centrados en la prevención de los accidentes mediante el análisis de toda la información de seguridad disponible, incluida la información sobre sucesos en la aviación civil.

(5) Para mejorar la seguridad de la aviación civil, es preciso recoger, almacenar, proteger, intercambiar, difundir y analizar la información pertinente sobre la seguridad de la aviación civil, y adoptar las medidas de seguridad adecuadas en función de la información recogida. Ese enfoque proactivo y documentado debe ser aplicado por las autoridades responsables de la seguridad aérea de los Estados miembros, por las organizaciones como parte de su sistema de gestión de la seguridad y por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).

(6) Deben crearse sistemas de notificación obligatoria y voluntaria que permitan a las personas notificar datos sobre los sucesos, y la información recogida debe transferirse a la autoridad competente para que tome medidas en función de los sucesos recogidos a fin de mejorar la seguridad de la aviación civil.

(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) Debe fomentarse el desarrollo de otros medios para recoger información sobre la seguridad, junto con los sistemas prescritos por la presente legislación, a fin de obtener toda la información que pueda contribuir a mejorar la seguridad aérea.

(9) Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad deben obtener pleno acceso a los datos sobre sucesos recogidos o a los informes de sucesos almacenados por sus Estados miembros para decidir qué incidentes pueden requerir una investigación de seguridad y brindar enseñanzas en materia de seguridad en interés de la seguridad aérea.

(10) Es fundamental obtener datos completos y de calidad, ya que los análisis y las tendencias basados en datos inexactos pueden producir resultados engañosos y orientar los esfuerzos hacia ámbitos que no requieren actuación alguna. Además, esos datos inexactos pueden provocar una pérdida de confianza en la información procedente de sistemas de notificación de sucesos. Para garantizar la calidad y la exhaustividad de los informes de sucesos, deben incluir una información mínima que puede variar dependiendo del suceso. Además, deben aplicarse procesos para comprobar la calidad de la información y garantizar la coherencia entre una notificación de suceso y los datos iniciales recogidos al respecto. Por otra parte, con el apoyo de la Comisión, deben desarrollarse unas orientaciones adecuadas, especialmente para garantizar la

calidad y la exhaustividad de los datos, así como una integración coherente y uniforme de los datos en bases de datos. Deben organizarse asimismo talleres, especialmente por parte de la Comisión, para proporcionar el apoyo necesario.

(11) Procede desarrollar un sistema europeo común de clasificación de riesgos para ayudar a determinar las medidas necesarias a corto plazo ante sucesos puntuales que supongan un alto riesgo de seguridad. El sistema debe permitir asimismo determinar los ámbitos de riesgo principales cuando se examine la información agregada. Ese sistema debe ayudar a los Estados miembros a evaluar los sucesos y a determinar dónde concentrar mejor sus esfuerzos. También debe permitir, cuando se examine la información agregada desde una perspectiva europea, determinar los principales ámbitos de riesgo en la Unión y apoyar la labor realizada en el contexto del Programa Europeo de Seguridad Aérea y del Plan Europeo de Seguridad Aérea. Debe prestarse un apoyo adecuado para garantizar una clasificación de riesgos coherente y uniforme en todos los Estados miembros.

(12) Los informes de sucesos deben almacenarse en unas bases de datos cuyo sistema sea compatible con ECCAIRS (el programa informático utilizado por todos los Estados miembros y el depósito central europeo para almacenar informes de sucesos) y con la taxonomía ADREP (taxonomía de la OACI, que también se utiliza para el programa informático ECCAIRS) a fin de facilitar el intercambio de información.

(13) Los sucesos en los que esté implicada una aeronave matriculada en un Estado miembro o explotada por una organización establecida en un Estado miembro deben notificarse aun en caso de haberse producido fuera del territorio de los Estados miembros.

(14) Debe intercambiarse en la Unión la información sobre sucesos. Con ello debería aumentar considerablemente la detección de peligros reales o potenciales. Además, ello debe permitir a los Estados miembros recibir toda la información necesaria sobre los sucesos que se produzcan en su territorio pero que se notifiquen a otro Estado miembro.

(15) El intercambio de información sobre sucesos debe respetar el objetivo de prevenir los accidentes e incidentes aéreos, sin determinar faltas ni responsabilidades ni proceder a evaluaciones comparativas de la seguridad.

(16) La forma más eficaz de garantizar el intercambio de un gran volumen de información entre todos los Estados miembros, la Comisión y la AESA es el depósito central europeo.

(17) Toda la información relacionada con la seguridad procedente de los informes de sucesos recogidos en la Unión Europea debe transferirse al depósito central en el momento oportuno. Debe tratarse tanto de la recopilación de incidentes como de la información sobre accidentes e incidentes graves investigados de conformidad con el Reglamento (UE) nº 966/2010.

(18) La información sobre sucesos nacionales, almacenados en las bases de datos nacionales, debe estar sujeta a lo dispuesto en el presente Reglamento.

(19) La información sobre seguridad contenida en el depósito central europeo debe estar plenamente disponible para las entidades encargadas de regular la seguridad de la

aviación civil, incluida la AESA, y para las autoridades responsables de la investigación de accidentes e incidentes en la Unión.

(20) Las partes interesadas pueden solicitar acceso a parte de la información contenida en el depósito central europeo.

(21) Dado que los puntos de contacto nacionales son los que mejor conocen las partes interesadas establecidas en su propio Estado miembro, cada punto de contacto nacional debe tramitar las peticiones de las partes interesadas establecidas en el territorio de dicho Estado miembro, mientras que las solicitudes de las partes interesadas de terceros países o de organizaciones internacionales deben ser tramitadas por la Comisión.

(22) Debe analizarse la información contenida en los informes de sucesos y deben determinarse los riesgos para la seguridad. Como consecuencia de ello, deben determinarse y aplicarse en el momento oportuno las medidas adecuadas para mejorar la seguridad aérea. La información sobre el análisis y el seguimiento de los sucesos debe difundirse a las organizaciones y las autoridades de los Estados miembros, ya que facilitar información de retorno sobre los sucesos notificados constituye un buen incentivo para que las personas notifiquen otros sucesos.

(23) La eficacia de las medidas de seguridad adoptadas debe ser objeto de seguimiento y, si procede, deben tomarse nuevas medidas para garantizar que las deficiencias de seguridad han sido resueltas de forma correcta. La información contenida en los informes de sucesos también debe utilizarse en forma de datos agregados para detectar tendencias.

(24) Al determinar las acciones que deben incluirse en los programas de seguridad estatales y para garantizar que las medidas estén bien documentadas, los Estados miembros deben utilizar la información procedente de los informes de sucesos recogidos y de su análisis.

(25) Dado que el objetivo de mejora de la seguridad aérea no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, ya que los sistemas de notificación empleados por los Estados miembros de forma aislada son menos eficaces que una red coordinada con intercambio de información que permita determinar los posibles problemas de seguridad y las principales áreas de riesgo en la Unión, el análisis nacional debe complementarse con un análisis y seguimiento a nivel de la Unión para garantizar una mejor prevención de accidentes e incidentes en la aviación. Esta tarea a nivel de la Unión debe ser realizada por una red de analistas de la seguridad aérea.

(26) El programa europeo de seguridad aérea y el plan europeo de seguridad aérea deben aprovechar, en particular, la labor de la red de analistas de la seguridad aérea para determinar de manera documentada las medidas que deben aplicarse en la Unión.

(27) Debe proporcionarse al público en general información agregada general sobre el nivel de la seguridad aérea en los Estados miembros y en la Unión. Esta información debe abarcar, en particular, las tendencias y los análisis derivados de la aplicación del presente Reglamento por los Estados miembros, así como la información sobre el contenido del depósito central europeo en una forma agregada.

(28) El sistema de seguridad de la aviación civil se basa en las reacciones y las enseñanzas derivadas de los accidentes e incidentes. La notificación de sucesos y el uso de la información correspondiente en beneficio de la seguridad se basan en una relación de confianza entre el notificador del suceso y la entidad encargada de su recogida y evaluación. Esto requiere una estricta aplicación de las normas de confidencialidad. La protección de la información sobre seguridad del uso inadecuado y la limitación del acceso al depósito central europeo únicamente a las partes interesadas que participan en la mejora de la seguridad de la aviación civil deben servir para garantizar la disponibilidad constante de información sobre seguridad, a fin de que puedan tomarse a tiempo las medidas de prevención adecuadas y mejore la seguridad aérea. En este contexto, la información de seguridad sensible debe protegerse adecuadamente y debe asegurarse su recogida garantizando su confidencialidad, la protección de las fuentes y la confianza del personal que trabaja en el sector de la aviación civil. Deben adoptarse medidas adecuadas para permitir la confidencialidad de la información recogida mediante los sistemas de notificación de sucesos y debe restringirse el acceso al depósito central europeo. Las leyes nacionales sobre libertad de la información deben tener en cuenta la confidencialidad necesaria de dicha información. Conviene proteger adecuadamente la información recogida contra usos o divulgaciones no autorizados. Debe usarse estrictamente para mantener o mejorar la seguridad aérea y no debe ser utilizada para atribuir culpabilidades o responsabilidades.

(29) La persona física que notifique un suceso en aplicación del presente Reglamento debe estar adecuadamente protegida. En este contexto, los informes de sucesos no deben revelar la identificación del notificador y los datos correspondientes no deben registrarse en las bases de datos.

(30) Además, el sector de la aviación civil debe promover un entorno no punitivo que facilite la notificación espontánea de sucesos, haciendo avanzar así el principio de una «cultura de la equidad». Un entorno no punitivo no debe impedir la adopción de medidas necesarias para mantener o aumentar el nivel de la seguridad aérea.

(31) La «cultura de la equidad» debe alentar a las personas a notificar información relacionada con la seguridad. No obstante, no debe eximir a las personas de sus responsabilidades habituales. En este contexto, los trabajadores no deben ser castigados por la información que hayan proporcionado en aplicación del presente Reglamento, salvo en casos de negligencia grave.

(32) Es importante delimitar claramente la línea que protege al notificador de represalias o actuaciones judiciales mediante una definición común del término «negligencia grave».

(33) Los sucesos notificados deben ser tramitados por personas designadas que trabajen con independencia de otros servicios para contribuir a la aplicación de la «cultura de la equidad» y reforzar la confianza de los ciudadanos en el sistema.

(34) Los trabajadores deben poder notificar incumplimientos de los principios que delimitan su protección en virtud de la presente legislación. Los Estados miembros deben definir las consecuencias para aquellos que infrinjan los principios de la protección del notificador y adoptar sanciones, si procede.

(35) Las personas físicas pueden abstenerse de notificar sucesos por el temor de declarar contra sí mismas y de las posibles consecuencias en términos de enjuiciamiento ante las autoridades judiciales. En este contexto, los Estados miembros no deben emprender una acción judicial contra un notificador sobre la base de su informe, salvo en caso de negligencia grave. Además, la cooperación entre las autoridades judiciales y de seguridad debe fomentarse y formalizarse por medio de acuerdos previos que deben respetar el equilibrio entre los distintos intereses públicos en juego y centrarse especialmente en el acceso y la utilización de los informes de sucesos que figuran en las bases de datos nacionales.

(36) Para garantizar la flexibilidad y la actualización adecuadas de la información que figura en los anexos del presente Reglamento, definir el sistema europeo común de clasificación de riesgos, actualizar las medidas sobre la integración en el depósito central europeo y ampliar o restringir la difusión de la información contenida en el depósito central europeo, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste particular importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, contando también con la intervención de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

(37) Para garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben atribuirse competencias de ejecución a la Comisión para la aplicación del sistema europeo común de clasificación de riesgos y la gestión del depósito central europeo. Es preciso que la Comisión ejerza dichas competencias de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión[13].

(38) Las normas sobre el tratamiento de datos y la protección de las personas físicas, tal como se define en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos[14], y en el Reglamento (UE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos[15], deben respetarse plenamente en la aplicación del presente Reglamento. Las normas sobre el acceso a los datos, según se define en el Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión[16] deben respetarse plenamente en la aplicación del presente Reglamento, salvo cuando se trate de la difusión de los datos y de la información contenida en el depósito central europeo, que están protegidos en virtud de las normas de acceso más estrictas establecidas en el presente Reglamento.

---

13 DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.
14 DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.
15 DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.
16 DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

(39) Las sanciones deben, en particular, permitir sancionar a toda persona o entidad que, en infracción del presente Reglamento, haga un uso indebido de información protegida por este; actúe en perjuicio del notificador de un suceso, salvo en caso de negligencia grave; no establezca un entorno propicio para permitir la recogida de datos sobre los sucesos; no analice la información recopilada y no actúe para resolver las deficiencias o posibles deficiencias de seguridad detectadas; no comparta la información recabada en aplicación del presente Reglamento.

(40) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas comunes en el ámbito de la notificación de sucesos en la aviación civil, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a sus dimensiones y efectos de ámbito europeo, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(41) Procede modificar el Reglamento (UE) nº 996/2010.

(42) La Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil[17], el Reglamento (CE) nº 1321/2007, de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil[18], y el Reglamento (CE) nº 1330/2007, de 24 de septiembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la difusión a las partes interesadas de la información sobre sucesos de la aviación civil[19], deben ser derogados.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

1. El objeto del presente Reglamento es mejorar la seguridad aérea garantizando que la información relativa a la seguridad de la aviación civil se notifica, recoge, almacena, protege, intercambia, difunde, analiza, y que se toman las medidas de seguridad en función de la información recabada, si procede. El presente Reglamento establece asimismo normas relativas a la integración de la información recogida en un depósito central europeo y a su difusión a las partes interesadas, con el objetivo de proporcionarles la información que necesiten para mejorar la seguridad de la aviación civil.

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

[17] DO L 167 de 4.7.2003, p. 23.
[18] DO L 294 de 13.11.2007, p. 3.
[19] DO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

(1) «desidentificación», la eliminación, en los informes de sucesos presentados, de todos los datos personales referentes al notificador y de los datos técnicos que se deduzcan de la información y que permitan identificar al notificador o a terceros;

(2) «programa europeo de seguridad aérea», el conjunto de normas integradas a nivel de la Unión, junto con las actividades y procedimientos utilizados para gestionar en común la seguridad a escala europea;

(3) «plan europeo de seguridad aérea», la evaluación de las cuestiones de seguridad y el plan de acción correspondiente a nivel europeo;

(4) «negligencia grave», una infracción manifiesta y deliberada del deber de diligencia que sea la causa directa de daños previsibles a personas o propiedades o que reduzca gravemente el nivel de la seguridad aérea;

(5) «incidente», cualquier suceso relacionado con la utilización de una aeronave, distinto de un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de funcionamiento;

(6) «parte interesada», cualquier persona física, cualquier persona jurídica o cualquier organismo oficial, con o sin personalidad jurídica propia, que pueda contribuir a mejorar la seguridad de la aviación civil accediendo a la información sobre sucesos que se intercambien los Estados miembros y que esté incluida en una de las categorías de partes interesadas que instituye el presente Reglamento;

(7) «cultura de la equidad», aquella en la que no se castigue a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, omisiones o decisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero en la cual no se toleren la negligencia grave, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos;

(8) «suceso», cualquier acontecimiento que sea o pueda ser significativo en el contexto de la seguridad aérea, incluidos, en particular, los accidentes e incidentes graves, tal como se definen en el artículo 2, apartados 1 y 16, del Reglamento (UE) nº 996/2010, y los incidentes;

(9) «organización», cualquier organización que ofrezca productos o servicios en el sector de la aviación y, en particular, los operadores de aeronaves, las organizaciones de mantenimiento aprobadas, las organizaciones responsables del diseño de tipo o de la fabricación de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea y los aeródromos certificados;

(10) «punto de contacto», la autoridad competente designada por cada Estado miembro de conformidad con el artículo 6, apartado 2, cuando una parte interesada establecida en un Estado miembro solicite información, y la Comisión, cuando la solicitud proceda de una parte interesada no establecida en la Unión;

(11) «autoridad encargada de las investigaciones de seguridad», la autoridad nacional permanente encargada de las investigaciones de seguridad en la aviación civil que realiza o supervisa dichas investigaciones de seguridad, tal como se define en el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 996/2010;

(12) «sistema de gestión de la seguridad», un enfoque sistemático para gestionar la seguridad, que incluye las estructuras organizativas necesarias, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos;

(13) «programa de seguridad estatal», un conjunto integrado de disposiciones legislativas y actividades desarrolladas por un Estado miembro para gestionar la seguridad de la aviación civil.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento 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 el anexo I figura una lista detallada de los incidentes que deben notificarse.

Artículo 4

Notificación obligatoria

1. Cada organización establecida en un Estado miembro creará un sistema de notificación obligatoria para facilitar la recogida de información sobre sucesos.

2. Cada Estado miembro creará un sistema de notificación obligatoria para facilitar la recogida de información sobre sucesos, incluida la recogida de datos sobre los sucesos recopilados por organizaciones en aplicación del apartado 1.

3. Las siguientes personas deberán notificar los sucesos mediante el sistema establecido por la organización que las emplea de conformidad con el apartado 1, o mediante el sistema creado por los Estados miembros de conformidad con el apartado 2:

(a) el comandante de una aeronave matriculada en un Estado miembro o de una aeronave matriculada fuera de la Unión, pero utilizada por un operador para el que un Estado miembro garantiza la supervisión de las operaciones o por un operador establecido en la Unión;

(b) las personas que desempeñen 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 o, bajo la supervisión de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA);

(c) las personas que firmen certificados de mantenimiento o de idoneidad para el servicio respecto de aeronaves a reacción o aeronaves de transporte público, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión de un Estado miembro o, bajo la supervisión de la AESA;

(d) las personas que desempeñen una función que requiera la autorización de un Estado miembro como controlador de tránsito aéreo u oficial de información de vuelo;

(e) los gestores de aeropuerto a los que se aplique el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[20];

(f) las personas que desempeñen una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de instalaciones relacionadas con la navegación aérea cuya responsabilidad recaiga en un Estado miembro;

(g) las personas que desempeñen 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 (CE) nº 1008/2008.

4. Toda persona mencionada en el apartado 3 deberá notificar los sucesos en el plazo estipulado y de conformidad con los requisitos especificados en el anexo II, punto 1.

5. Cada organización certificada o aprobada por un Estado miembro comunicará a la autoridad competente de dicho Estado miembro a que se refiere el artículo 6, apartado 2, los datos sobre sucesos recogidos de conformidad con el apartado 1.

6. Cada organización certificada o aprobada por la AESA comunicará a la AESA los datos sobre sucesos recogidos de conformidad con el apartado 1.

Artículo 5

Notificación voluntaria

1. Cada organización establecida en un Estado miembro creará un sistema de notificación voluntaria para facilitar la recogida de información sobre sucesos que puedan no ser recopilados por el sistema de notificación obligatoria, pero que el notificador perciba como un peligro real o potencial.

2. Cada Estado miembro creará un sistema de notificación voluntaria para facilitar la recogida de información sobre sucesos que puedan no ser recopilados por el sistema de notificación obligatoria, pero que el notificador perciba como un peligro real o potencial, incluida la recopilación de datos sobre sucesos recogidos por las organizaciones en aplicación del apartado 1.

3. Los sistemas de notificación voluntaria deberán permitir la recogida de información sobre sucesos que no son objeto de una información obligatoria de conformidad con el anexo I, así como la notificación de sucesos por personas no mencionadas en el artículo 4, apartado 3.

[20] Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008 , sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.)

4. Cada organización certificada o aprobada por un Estado miembro comunicará a la autoridad competente de dicho Estado miembro a que se refiere el artículo 6, apartado 2, los datos sobre sucesos recogidos de conformidad con el apartado 1.

5. Cada organización certificada o aprobada por la AESA comunicará a la AESA los datos sobre sucesos recogidos de conformidad con el apartado 1.

6. Los Estados miembros y las organizaciones podrán establecer otros sistemas de recogida y tratamiento de información sobre seguridad para recopilar información sobre sucesos que puedan no ser recopilados por los sistemas de notificación mencionados en el artículo 4 y en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Esos sistemas podrán incluir la información a otras entidades que las descritas en el artículo 6, apartado 2, y podrán implicar la participación activa del sector.

Artículo 6

Recogida y almacenamiento de la información

1. Cada organización establecida en un Estado miembro deberá designar una o varias personas para gestionar la recogida, evaluación, tratamiento, análisis y almacenamiento de datos sobre los sucesos notificados con arreglo a los artículos 4 y 5. Esas personas designadas trabajarán por separado y con independencia de otros servicios de la organización.

2. Cada Estado miembro designará una o varias autoridades competentes para instaurar un mecanismo que permita recoger, evaluar, procesar, analizar y almacenar los datos sobre sucesos notificados con arreglo a los artículos 4 y 5. Las autoridades competentes designadas trabajarán por separado y con independencia de los demás servicios cuando tramiten la información notificada.

   Las autoridades a las que podrá encomendarse esa responsabilidad, conjuntamente o por separado, serán las siguientes:

   (a) las autoridades nacionales de aviación civil; y/o

   (b) la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad; y/o

   (c) cualquier otro 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 la transferencia de información mencionada en el artículo 8, apartado 2.

3. Las organizaciones almacenarán en una base de datos los informes de sucesos derivados de datos sobre sucesos recogidos de conformidad con los artículos 4 y 5.

4. Las autoridades competentes a que se refiere el apartado 2 almacenarán en una base de datos nacional los informes de sucesos derivados de datos sobre sucesos recogidos de conformidad con los artículos 4 y 5.

5. Los accidentes e incidentes graves también se almacenarán en esa base de datos nacional.

6. Las autoridades de los Estados miembros responsables de la aplicación del programa de seguridad estatal tendrán pleno acceso a la base de datos nacional mencionada en el apartado 4, en apoyo de sus responsabilidades en materia de seguridad.

7. Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad tendrán pleno acceso a la base de datos nacional mencionada en el apartado 4 para cumplir las obligaciones que establece el artículo 5, apartado 4, del Reglamento (UE) nº 996/2010.

Artículo 7

Calidad y exhaustividad de los informes de sucesos

1. Los informes de sucesos mencionados en el artículo 6 contendrán al menos la información indicada en el anexo II, punto 2.

2. Cada informe de suceso mencionado en el artículo 6, apartado 4, incluirán la clasificación de riesgo para la seguridad del suceso recogido. La clasificación se determinará con arreglo al sistema europeo común de clasificación de riesgos establecido en el apartado 5.

3. Las organizaciones y los Estados miembros establecerán procedimientos de control de la calidad de los datos, especialmente para garantizar la coherencia entre los distintos datos contenidos en un informe de suceso y los datos iniciales sobre el suceso comunicados por el notificador.

4. Las bases de datos mencionadas en los apartados 3 y 4 del artículo 6 recurrirán a formatos normalizados para facilitar el intercambio de información y deberán ser sistemas compatibles con ECCAIRS y ADREP.

5. La Comisión elaborará un sistema europeo común de clasificación de riesgos a fin de clasificar los sucesos desde el punto de vista del riesgo para la seguridad. Al hacerlo, la Comisión tendrá en cuenta la necesidad de que sean compatibles con los sistemas existentes de clasificación de riesgos.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, si procede, con arreglo al artículo 18, a fin de definir el sistema europeo común de clasificación de riesgos.

7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las modalidades de aplicación del sistema europeo común de clasificación de riesgos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

8. La Comisión apoyará a las autoridades competentes de los Estados miembros en su labor de integración de datos, en particular, aunque no exclusivamente, la integración de la información mínima a que se refiere el apartado 1, la clasificación del riesgo de sucesos a que se refiere el apartado 2 y la creación de procesos de control de calidad de los datos a que se refiere el apartado 3. Ese apoyo de la Comisión, prestado en

particular en forma de material de orientación y de talleres, contribuirá a armonizar el proceso de introducción de los datos en todos los Estados miembros.

Artículo 8

Depósito central europeo

1. La Comisión administrará un depósito central europeo en el que se almacenarán todos los informes de sucesos recogidos en la Unión.

2. Cada Estado miembro acordará con la Comisión los protocolos técnicos relativos a la puesta al día del depósito central europeo mediante la transferencia de toda la información en materia de seguridad contenida en las bases de datos nacionales contempladas en el artículo 6, apartado 4.

3. La AESA acordará con la Comisión los protocolos técnicos para transferir al depósito central europeo todos los informes de sucesos recogidos con arreglo al Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[21] y sus disposiciones de aplicación, así como la información recopilada en aplicación del artículo 4, apartado 6, y del artículo 5, apartado 5.

4. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las modalidades de gestión del depósito central europeo a que se refiere el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, si procede, con arreglo al artículo 18, a fin de actualizar las medidas relativas a la integración en el depósito central europeo a que se refieren los apartados 2 y 3.

Artículo 9

Intercambio de información

1. Los Estados miembros y la AESA participarán en el intercambio de información poniendo toda la información relacionada con la seguridad de sus respectivas bases de datos a disposición de las autoridades competentes de los demás Estados miembros, de la AESA y de la Comisión, mediante el depósito central europeo. Los informes de sucesos se transferirán al depósito central europeo en un plazo de treinta días después de la primera recogida de datos sobre el suceso. Los informes de sucesos se actualizarán siempre que sea necesario, con nuevos datos sobre la seguridad.

2. La información sobre los accidentes e incidentes graves se transferirá asimismo al depósito central europeo. La información fáctica básica sobre accidentes e incidentes graves se transferirá mientras esté en curso la investigación correspondiente. Cuando

[21] Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.)

concluya esa investigación, se añadirá toda la información, incluido un resumen en inglés de la investigación final, cuando exista.

3. Si un Estado miembro o la AESA, en la recogida de datos sobre sucesos o en el almacenamiento de los informes correspondientes, detecta problemas de seguridad que considere de interés para los demás Estados miembros o la AESA, y que posiblemente requieran medidas de seguridad, dicho Estado miembro o la AESA comunicará todos los datos pertinentes relacionados con la seguridad a las autoridades responsables de los Estados miembros o a la AESA, con la mayor brevedad.

Artículo 10

Divulgación de la información

1. Cualquier entidad encargada de regular la seguridad de la aviación civil o de investigar accidentes e incidentes de aviación civil en la Unión tendrá acceso en línea a la información sobre sucesos contenida en el depósito central europeo.

2. Las partes interesadas enumeradas en el anexo III podrán solicitar acceso a determinados datos contenidos en el depósito central europeo. Las partes interesadas establecidas en la Unión deberán presentar sus solicitudes de información al punto de contacto del Estado miembro en el que estén establecidas. Las partes interesadas que no estén establecidas en la Unión deberán remitir sus solicitudes a la Comisión.

3. Por motivos de seguridad, no se concederá a las partes interesadas un acceso directo al depósito central europeo.

Artículo 11

Tramitación de las solicitudes y decisiones

1. Las solicitudes se presentarán en un impreso aprobado por el punto de contacto. Dicho impreso recogerá como mínimo los datos que figuran en el anexo IV.

2. Un punto de contacto que reciba una solicitud de información comprobará que el solicitante es una parte interesada y que el punto de contacto es competente para tramitar dicha solicitud.

3. Los puntos de contacto evaluarán cada una de las solicitudes que reciban para comprobar si están justificadas y puede dárseles curso. La información que faciliten los puntos de contacto se comunicará a las partes interesadas en papel o a través de un medio de comunicación electrónico seguro.

4. Si se admite la solicitud, el punto de contacto determinará la cantidad y el nivel de información que se facilitará. La información se limitará a lo estrictamente necesario para atender a los fines de la solicitud, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 15 y 16. La información que no esté relacionada con el equipo, las operaciones o el ámbito de actividad de la parte interesada se proporcionará únicamente de forma

agregada o sin identificación. La información que no esté agregada podrá suministrarse a la parte interesada si presenta una justificación detallada.

5. Las partes interesadas que figuran en el anexo III, letra b), solo podrán recibir información relacionada con su equipo, operaciones o ámbito de actividad propios.

6. Un punto de contacto que reciba una solicitud de una parte interesada incluida en el anexo III, letra a), podrá tomar una decisión general para suministrarle información de forma periódica. La información solicitada deberá estar relacionada con el equipo, las operaciones y los ámbitos de actividad de la parte interesada. La decisión general no podrá conceder el acceso a todo el contenido de la base de datos y se referirá únicamente al acceso a información sin identificación.

7. La parte interesada solo utilizará la información recibida para los fines especificados en el impreso de solicitud, que deberán ser compatibles con el objetivo del presente Reglamento, enunciado en el artículo 1. La parte interesada no revelará la información recibida sin el consentimiento escrito del proveedor y adoptará las medidas necesarias para garantizar la debida confidencialidad de la misma.

8. La decisión de divulgar información de conformidad con el presente artículo se limitará a lo estrictamente necesario para los fines de su usuario.

9. La Comisión estará facultada para adoptar, si procede, actos delegados con arreglo al artículo 18 a fin de actualizar las normas sobre divulgación de la información contenida en el depósito central europeo con vistas a ampliar o restringir dicha divulgación.

Artículo 12

Registro de las solicitudes e intercambio de información

1. Cada punto de contacto registrará cada una de las solicitudes recibidas y las medidas adoptadas. Informará, además, a la Comisión siempre que reciba una solicitud o que adopte una medida.

2. La Comisión pondrá periódicamente a disposición de todos los puntos de contacto una lista actualizada de las solicitudes recibidas y de las medidas tomadas tanto por los diversos puntos de contacto como por ella misma.

Artículo 13

Análisis de sucesos y seguimiento a escala nacional

1. Cada organización establecida en un Estado miembro elaborará un proceso para analizar los datos sobre sucesos recogidos de conformidad con los artículos 4 y 5 a fin de identificar los riesgos para la seguridad asociados a los sucesos notificados. En función de ese análisis, determinará, en su caso, las medidas correctoras o preventivas necesarias para la mejora de la seguridad.

2. Cada organización establecida en un Estado miembro, tras determinar las medidas necesarias para resolver las deficiencias de seguridad reales o potenciales, las aplicará de forma oportuna y establecerá un proceso de seguimiento de la aplicación y de la eficacia de las respuestas.

3. Cada organización certificada o aprobada por un Estado miembro informará, si procede, a la autoridad competente de dicho Estado miembro indicada en el artículo 6, apartado 2, del resultado de los análisis realizados con arreglo al apartado 1 así como de las medidas necesarias con arreglo al apartado 2 en un plazo de treinta días.

4. Cada Estado miembro elaborará un proceso para analizar los datos sobre sucesos recogidos de conformidad con los artículos 4 y 5 a fin de identificar los riesgos para la seguridad asociados a los sucesos notificados. En función de ese análisis, determinará, en su caso, las medidas correctoras o preventivas necesarias para la mejora de la seguridad.

5. Cada Estado miembro, tras determinar las medidas necesarias para resolver las deficiencias de seguridad reales o potenciales, las aplicará de forma oportuna y establecerá un proceso de seguimiento de la aplicación y de la eficacia de las respuestas.

6. Asimismo, los Estados miembros supervisarán la aplicación y la eficacia de las respuestas de las organizaciones en virtud del apartado 2. Cuando un Estado miembro considere que las respuestas son inadecuadas para resolver las deficiencias de seguridad reales o potenciales, se cerciorará de que la organización de que se trata toma y aplica las medidas adicionales adecuadas.

7. La información sobre el análisis y el seguimiento de los distintos sucesos descrita en el presente artículo se almacenará en el depósito central europeo de forma oportuna y, a más tardar, dos meses después de su almacenamiento en la base de datos nacional.

8. La información obtenida a partir del análisis de los informes de sucesos será utilizada por los Estados miembros para ayudar a determinar las medidas correctoras que han de tomarse en el contexto del programa de seguridad estatal.

9. Los Estados miembros publicarán, al menos una vez al año, un informe sobre la seguridad, con información sobre los tipos de sucesos recogidos por su sistema nacional de notificación obligatoria y voluntaria, para informar al público del nivel de seguridad en la aviación civil y de las medidas que hayan adoptado para resolver cualquier problema de seguridad en este contexto.

10. Los Estados miembros también podrán publicar informes sin identificación.

Artículo 14

Análisis de sucesos y seguimiento a escala de la Unión Europea

1. La Comisión, la AESA y las autoridades competentes de los Estados miembros colaborarán periódicamente en el intercambio y en el análisis de la información contenida en el depósito central europeo.

2. La colaboración se encomendará a una red de analistas de la seguridad aérea.

3. La AESA apoyará las actividades de la red de analistas de la seguridad aérea, lo cual incluirá, sin limitarse a ello, la asistencia para la preparación y la organización de sus reuniones.

4. La red de analistas de la seguridad aérea deberá contribuir a mejorar la seguridad aérea en la Unión, especialmente mediante actividades de análisis de la seguridad en apoyo del programa europeo de seguridad aérea y del plan europeo de seguridad aérea.

5. La AESA incluirá información sobre el resultado del análisis de la información a que se refiere el apartado 1 en el informe anual sobre seguridad mencionado en el artículo 15, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 216/2008.

Artículo 15

Protección y uso adecuado de la información

1. Los Estados miembros y las organizaciones tomarán las medidas necesarias para garantizar la debida confidencialidad de los datos sobre sucesos que reciban en virtud de los artículos 4, 5 y 10.

2. Los datos sobre sucesos solo se utilizarán para el fin para el que hayan sido recogidos. Los Estados miembros y las organizaciones no podrán poner a disposición y utilizar la información para una finalidad distinta de la de mantener o mejorar la seguridad aérea. La información no se utilizará para determinar faltas o responsabilidades.

3. La Comisión, la AESA y las autoridades competentes de los Estados miembros, en el desempeño de las obligaciones a que se refiere el artículo 14, garantizarán la confidencialidad de la información contenida en el depósito central europeo, y limitarán su uso a lo estrictamente necesario para cumplir sus obligaciones en materia de seguridad. A este respecto, dicha información se utilizará especialmente para el análisis de las tendencias en materia de seguridad que pueden formar la base de recomendaciones anónimas de seguridad o consignas de aeronavegabilidad, sin determinar culpabilidades o responsabilidades.

4. Los Estados miembros velarán por que sus autoridades competentes mencionadas en el artículo 6, apartado 2, y sus autoridades competentes en materia de administración de justicia cooperen mutuamente mediante acuerdos previos. Dichos acuerdos previos procurarán garantizar un equilibrio adecuado entre la necesidad de una administración adecuada de la justicia y la necesidad de que se disponga de forma permanente de información sobre seguridad.

Artículo 16

Protección de las fuentes de información

1. Cada organización establecida en un Estado miembro se cerciorará de que todos los datos personales, como los nombres o las direcciones de personas concretas, solo estén disponibles para las personas a que se refiere el artículo 6, apartado 1. La información sin identificación se divulgará dentro de la organización según proceda. Cada organización establecida en un Estado miembro solo procesará datos personales en la medida en que ello sea necesario a efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en las legislaciones nacionales de aplicación de la Directiva 95/46/CE.

2. Cada Estado miembro velará por que todos los datos personales, como los nombres o las direcciones de personas concretas, nunca se registren en la base de datos nacional mencionada en el artículo 6, apartado 4. La información sin identificación se pondrá a disposición de todas las partes pertinentes especialmente para que puedan cumplir sus obligaciones en lo que se refiere a la mejora de la seguridad aérea. Cada Estado miembro solo procesará datos personales en la medida en que ello sea necesario a efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en las legislaciones nacionales de aplicación de la Directiva 95/46/CE.

3. Los Estados miembros se abstendrán de incoar acciones legales respecto de infracciones no premeditadas o involuntarias que lleguen a su conocimiento exclusivamente por haber sido comunicadas en aplicación de los artículos 4 y 5. Esta norma no se aplicará en casos de negligencia grave.

4. Los trabajadores que comuniquen incidentes de conformidad con los artículos 4 y 5 no sufrirán represalia alguna por parte de su empleador por la información que hayan comunicado, salvo en casos de negligencia grave.

5. Cada organización establecida en un Estado miembro adoptará normas internas en las que expongan el modo en que se garantizan y aplican dentro de su organización los principios de la cultura de equidad.

6. Cada Estado miembro creará un organismo responsable de la aplicación del presente artículo. Los trabajadores podrán notificar a ese organismo las infracciones de las normas establecidas por el presente artículo. Si procede, el organismo designado propondrá a su Estado miembro la adopción de sanciones contra el empleador, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 21.

Artículo 17

Actualización de los anexos

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 18, en relación con los anexos del presente Reglamento a fin de adaptarlos al progreso técnico y de ajustarlos a la taxonomía ADREP internacional aprobada, a otras normativas adoptadas por la Unión y a los acuerdos internacionales, a fin de actualizar la lista de las partes interesadas y el impreso para solicitar información del registro central europeo y a fin de garantizar que el

alcance de los incidentes que deban declararse en el sistema obligatorio sigue siendo el adecuado.

Artículo 18

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes otorgados a la Comisión para adoptar actos delegados estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 7, apartado 6, el artículo 8, apartado 5, el artículo 11, apartado 9, y el artículo 17 se otorgarán a la Comisión por un periodo indefinido.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 7, apartado 6, el artículo 8, apartado 5, el artículo 11, apartado 9, y el artículo 17 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. En cuanto adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 7, apartado 6, el artículo 8, apartado 5, el artículo 9, apartado 11, y el artículo 17 solo entrarán en vigor si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Ese plazo podrá ampliarse dos meses a petición del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 19

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 65 del Reglamento (CE) nº 216/2008. Dicho Comité será un comité a tenor de lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Artículo 20

Acceso a los documentos y protección de los datos personales

1. Con excepción de los artículos 10 y 11, que establecen normas de acceso más estrictas a los datos y a la información que figuran en el depósito central europeo, el

presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1049/2001.

2. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en las legislaciones nacionales de aplicación de la Directiva 95/46/CE y de conformidad con el Reglamento (CE) nº 45/2001.

Artículo 21

Sanciones

Los Estados miembros establecerán normas relativas a las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros informarán a la Comisión cuando se adopten sanciones en aplicación del presente artículo.

Artículo 22

Modificación del Reglamento (UE) nº 996/2010

Se suprime el artículo 19.

Artículo 23

Derogaciones

Se derogan la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión.

Artículo 24

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

ANEXO I: Lista de los incidentes que deben notificarse en virtud del sistema de notificación obligatoria de sucesos

Parte A: Lista de incidentes relacionados con el funcionamiento, mantenimiento, reparación y fabricación de aeronaves que deben notificarse

Nota 1: Aunque esta parte enumera la mayoría de los incidentes que deben ser notificados, no puede ser totalmente exhaustiva, por lo que deberá notificarse también cualquier otro incidente que, en opinión de los interesados, cumpla los criterios para ser notificado.

Nota 2: Esta parte no incluye los accidentes ni los incidentes graves, tal como se definen en el Reglamento (UE) nº 996/2010. Además de otros requisitos relativos a la notificación de accidentes e incidentes graves, tal como se definen en el Reglamento (UE) nº 996/2010, los accidentes e incidentes graves también deben comunicarse mediante los sistemas de notificación obligatoria de sucesos.

Nota 3: Esta parte 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 pudieren haber dado lugar a condiciones inseguras. Si a juicio del notificador, un incidente que no haya afectado a la seguridad de la operación pudiese crear peligro en caso de repetirse en condiciones diferentes, pero probables, 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 incidente en accidente o incidente grave.

Nota 5: Los sucesos que deben notificarse pueden referirse tanto a aeronaves tripuladas como a sistemas aéreos teledirigidos.

ÍNDICE

1: OPERACIONES DE VUELO DE LAS AERONAVES

2: ELEMENTOS TÉCNICOS DE LA AERONAVE

3: MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA AERONAVE

4: SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TIERRA

1. OPERACIONES DE VUELO DE LAS AERONAVES

1.1. Funcionamiento de la aeronave

(a) Maniobras evasivas:

– Riesgo de colisión con otra aeronave, el terreno u otro objeto o una situación insegura cuando habría correspondido una acción evasiva.

– Maniobra evasiva necesaria para evitar una colisión con otra 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 para lograr el rendimiento previsto durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial.

(d) Cantidad críticamente baja de combustible o incapacidad para transferir combustible o utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

(e) Pérdida de control (incluida la pérdida parcial o temporal de control) por cualquier causa.

(f) Incidentes a velocidad cercana o superior a V1 resultado de una situación peligrosa o potencialmente peligrosa o que provoquen una situación peligrosa o potencialmente peligrosa (por ejemplo, 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 combustible.

(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 hayan tenido repercusiones en el abastecimiento o la distribución de 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 para 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.

1.2. Emergencias

(a) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas o nocivas, olor anormal, 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 para casos 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.

1.3. Incapacidad para la tripulación

(a) Incapacidad para 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 para cualquier miembro de la tripulación de cabina que le impida cumplir sus obligaciones esenciales en caso de emergencia.

1.4. Heridas

(a) Incidentes que hayan o pudieran haber provocado heridas significativas en los pasajeros o la tripulación pero que no se consideren notificables como accidentes.

(b) Problema de salud grave que afecte a los miembros de la tripulación o a los pasajeros.

1.5. 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.

1.6. Seguridad

(a) Piratería aérea, incluidas una amenaza de bomba o un secuestro;

(b) Dificultad para controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados;

(c) Descubrimiento de un polizón.

1.7. Otros incidentes

(a) Repetición con excesiva frecuencia de un tipo específico de incidente 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) Cansancio de la tripulación que se considere que ha puesto en peligro o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.

(e) Cualquier otro incidente 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.

2. ELEMENTOS TÉCNICOS DE LA AERONAVE

2.1. 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 (2).

(f) Pérdida de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.

2.2. 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 para la tripulación para controlar el sistema; por ejemplo:

(1) acciones no solicitadas;

(2) respuesta incorrecta o incompleta, incluida la limitación de movimiento o rigidez;

(3) embalamiento;

(4) 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 incidente 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; por ejemplo, aletas de hipersustentación, aletas auxiliares, reductores de sustentación, etc.

En el apéndice del presente anexo figura una lista de ejemplos de incidentes notificables que se deriva de la aplicación de estos criterios generales a sistemas específicos.

2.3. 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 incapacidad para controlar la velocidad 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 para 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 para apagar un motor con procedimientos normales;

(10) incapacidad para volver a arrancar un motor útil.

(d) Pérdida de empuje/potencia, cambio u oscilación no controladas que esté clasificada como pérdida de empuje o control de potencia (LOTC):

(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, o funcionamiento accidental, del limitador o del dispositivo de control del motor una vez accionado.

(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 para poner en bandera la hélice,

(8) Incapacidad para 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 para apagar el APU.

(o) Exceso de velocidad.

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

2.4. 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.

2.5. Otros incidentes

(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 incidente 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.

3. MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA AERONAVE

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

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

(c) 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.

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

(1) 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;

(2) la estructura secundaria que, consiguientemente, haya dañado o pueda haber dañado la aeronave;

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

(e) 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:

(1) es detectado por primera vez por un organismo competente en materia de conformidad;

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

(f) 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 prueba.

(g) No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos de mantenimiento prescritos.

(h) Productos, piezas, aparatos y materiales de origen desconocido o sospechoso.

(i) Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento.

(j) 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.

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

4.1. Servicios de tránsito aéreo

Véase el anexo IB: lista de incidentes relacionados son los servicios de navegación aérea que deben ser notificados.

4.2. Aeródromo e instalaciones aeroportuarias

(a) Pérdida de la comunicación por radio entre el personal de tierra y los servicios encargados del tránsito aéreo.

(b) Avería del sistema de alarma del cuartel de bomberos.

(c) Servicios de rescate y de lucha contra los incendios no disponibles conforme a los requisitos.

(d) Cambio significativo en las condiciones de explotación de un aeródromo que puedan dar lugar a situaciones peligrosas y no haya sido comunicado a los servicios encargados del tránsito aéreo.

4.3. Gestión 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 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.

4.4. Operaciones y servicios de mantenimiento en tierra de aeronaves

(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.

(c) 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) No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos prescritos de servicio.

(e) Carga de un tipo de combustible u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno y agua potable).

Apéndice de la parte A del anexo I

En los puntos siguientes se dan ejemplos de incidentes notificables resultado de la aplicación de los criterios generales a los sistemas específicos enumerados en el punto 2.2 de la parte A 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 para finalizar la operación iniciada.

   (b) Dificultad significativa notificada de la tripulación para 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 y todas las puertas de salida.

   (c) las luces de emergencia, etc.

   (d) Pérdida de capacidad de retención del sistema de carga.

6. Sistema de protección contra incendios

(a) Avisos de incendio, salvo aquellos 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 una 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 combustible que tengan repercusiones significativas en el abastecimiento o la distribución del combustible.

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

9. Hidráulica

(a) Pérdida de un sistema hidráulico (solo 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 para 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 vidrio: 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 aproximación 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.

Parte B: Lista de incidentes relacionados con los servicios de navegación aérea que deben ser notificados

Nota 1: Aunque esta parte enumera la mayoría de los incidentes que deben ser notificados, no puede ser totalmente exhaustiva, por lo que deberá notificarse también cualquier otro incidente que, en opinión de los interesados, cumpla los criterios para ser notificado.

Nota 2: Esta parte no incluye los accidentes ni los incidentes graves, tal como los define el Reglamento (UE) nº 996/2010. Además de otros requisitos relativos a la notificación de accidentes e incidentes graves, tal como se definen en el Reglamento (UE) nº 996/2010, los accidentes e incidentes graves también deben comunicarse mediante los sistemas de notificación obligatoria de sucesos.

Nota 3: Esta parte recoge los incidentes 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 de esta parte no excluye la notificación de cualquier incidente, 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.

(1) Incidentes de cuasi colisión (comprende situaciones específicas en las que se observa que una aeronave y otra aeronave/el suelo/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.

(2) 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.

(3) Incidentes 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 incidentes:

(a) Incapacidad para prestar servicios de ATM:

(1) incapacidad para prestar servicios de tránsito aéreo;

(2) incapacidad para prestar servicios de gestión del tránsito aeroespacial;

(3) incapacidad para 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 de la parte B del anexo I

En los siguientes apartados se consignan ejemplos de incidentes de ATM que deben ser notificados como consecuencia de la aplicación al funcionamiento de la aeronave de los criterios generales mencionados en el punto 3 de la parte B del anexo I.

1. Suministro de información significativamente incorrecta, inadecuada o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo servicios de tránsito aéreo (ATS), servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, servicios de información aeronáutica (AIS), 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 o de ayudas a la navegación por aeronaves, vehículos, animales, personas u objetos extraños que provoquen o puedan provocar una situación peligrosa.

11. Marcado erróneo o inadecuado de los obstáculos o peligros en las áreas de maniobra del aeródromo que provoque una situación peligrosa.

12. Avería, mal funcionamiento significativo o no disponibilidad de la iluminación del aeródromo.

ANEXO II: LISTA DE PLAZOS Y REQUISITOS APLICABLES AL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN OBLIGATORIA DE SUCESOS

1. PLAZO PARA LA NOTIFICACIÓN

1.1. Norma general

El plazo máximo para notificar un suceso en aplicación del artículo 4 es de 72 horas.

1.2. Casos específicos

(a) En caso de «cuasi colisión con cualquier otro objeto volador, procedimientos defectuosos de tránsito aéreo o incumplimiento de los procedimientos aplicables por los servicios de tránsito aéreo o por la tripulación de vuelo, fallo de las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo», de conformidad con el Reglamento nº 859/2008[22] (EU-OPS) 1.420 d) 1, la notificación se realizará sin demora.

(b) En caso de peligro potencial relacionado con aves, de conformidad con el Reglamento nº 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 3, la notificación se realizará inmediatamente.

(c) En caso de choque con aves que provoque daños importantes en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial, de conformidad con el Reglamento nº 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 3, la notificación se realizará después de aterrizar.

(d) En caso de un acto de interferencia ilícita a bordo de una aeronave, de conformidad con el Reglamento nº 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 5, la notificación se realizará tan pronto como sea posible.

(e) En casos de condiciones potencialmente peligrosas que se encuentren durante el vuelo, tales como irregularidades en las instalaciones de tierra o de navegación, fenómenos meteorológicos o nubes de cenizas volcánicas, de conformidad con el Reglamento nº 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) 6, la notificación se realizará tan pronto como sea posible.

2. CAMPOS DE DATOS OBLIGATORIOS

2.1. Campos de datos comunes

Cada informe de suceso recogido en aplicación de los artículos 4 y 5 deberá contener al menos la información siguiente:

(1) Título

- Título

[22] Reglamento (CE) nº 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión (DO L 254 de 20.9.2008, p. 1).

(2) Datos para el archivo

- Entidad responsable
- Número de expediente
- Estatuto del suceso

(3) Datos temporales

- Fecha local
- Hora local
- Fecha UTC
- Hora UTC

(Si solo se selecciona una fecha/hora, esta debe indicarse en UTC)

(4) Lugar

- Estado/zona del suceso
- Lugar del suceso

(5) Clasificación

- Clase de suceso
- Categoría de suceso

(6) Gravedad

- Daños más importantes
- Nivel de heridas
- Daño a terceros (campo recomendado, no siempre es pertinente)
- Daños en el aeródromo (campo recomendado, no siempre es pertinente)

(7) Relación con la ATM (si procede)

- Contribución de la ATM

(8) Condiciones meteorológicas (si procede)

- Pertinencia de las condiciones meteorológicas

En caso afirmativo:

- Condiciones meteorológicas

- Condiciones de luz
- Velocidad del viento
- Visibilidad
- Temperatura del aire

(9) Descripción detallada

- Lengua empleada
- Descripción detallada

(10) Sucesos

- Tipo de sucesos
- Fase del suceso

(11) Clasificación de riesgos

2.2. Campos de datos específicos

Si el suceso implica a una aeronave, se especificarán los datos siguientes :

(1) Identificación de la aeronave

- Estado de matrícula
- Marca/modelo/serie
- Número de serie de la aeronave
- Matrícula de la aeronave

(2) Explotación de la aeronave

- Operador
- Tipo de operador

(3) Descripción de la aeronave

- Categoría de la aeronave
- Tipo de propulsión
- Número de motores
- Grupo de masa

(4) Historial del vuelo

- Último punto de salida
- Destino previsto
- Fase del vuelo
- Suceso en tierra
- Tipo de aterrizaje (campo recomendado, no siempre es pertinente)
- Lugar de aterrizaje (campo recomendado, no siempre es pertinente)

(5) ATS

- Normas de vuelo aplicables
- Tipo de tráfico en curso

ANEXO III: LISTAS DE PARTES INTERESADAS

(a) Lista de las partes interesadas que pueden recibir información en virtud de una decisión individual o en virtud de una decisión de carácter general, según lo previsto, respectivamente, en el artículo 11, apartado 4, y en el artículo 11, apartado 6

1. *Fabricantes:* Diseñadores y fabricantes de aviones, motores, hélices y componentes y equipos aeronáuticos; diseñadores y fabricantes de sistemas y componentes de gestión del tráfico aéreo (ATM); diseñadores y fabricantes de sistemas y componentes de servicios de navegación aérea (ANS); diseñadores y fabricantes de sistemas y equipos utilizados en la parte aeronáutica de los aeropuertos.

2. *Mantenimiento:* Entidades dedicadas al mantenimiento o puesta a punto de aviones, motores, hélices y componentes y equipos aeronáuticos; entidades orientadas a la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de equipos de navegación aérea; entidades relacionadas con el mantenimiento o puesta a punto de sistemas, componentes y equipos destinados a la parte aeronáutica de los aeropuertos.

3. *Operadores:* Compañías aéreas y operadores de aeronaves, así como asociaciones de compañías aéreas y de operadores; operadores de aeropuerto y asociaciones de operadores.

4. Prestadores de servicios de navegación aérea y responsables de funciones específicas de gestión del tráfico aéreo

5. *Prestadores de servicios de aeropuerto:* Entidades responsables de los servicios técnicos prestados en tierra a las aeronaves, incluidas las operaciones de carga de combustible, conservación, preparación de la hoja de carga, carga, descongelación y remolque realizadas en los aeropuertos, así como los servicios de rescate y de bomberos y otros servicios de urgencia.

6. Centros de formación de pilotos

7. *Organismos de terceros países:* Autoridades aeronáuticas y autoridades responsables de la investigación de accidentes de terceros países.

8. Organizaciones internacionales de aviación

9. *Profesionales de la investigación:* Laboratorios, centros o entidades de investigación públicos y privados; universidades en las que se realicen investigaciones o estudios sobre seguridad aérea.

(b) Lista de las partes interesadas que solo pueden recibir información en virtud de una decisión individual, según lo previsto en el artículo 11, apartados 4 y 5

1. *Pilotos* (a título personal).

2. *Controladores aéreos* y otros profesionales de ATM/ANS que realicen tareas relacionadas con la seguridad (a título personal).

3. Ingenieros/técnicos/profesionales de la electrónica aplicable a la seguridad aérea/gestores de la aviación (o de aeropuertos) (a título personal).

4. Organismos profesionales representativos del personal que desempeña las tareas relacionadas con la seguridad.

ANEXO IV: SOLICITUD DE INFORMACIÓN AL DEPÓSITO CENTRAL EUROPEO

1. Nombre:

Función/cargo:

Empresa:

Dirección:

Teléfono:

Correo electrónico:

Fecha:

Tipo de actividad:

Categoría de partes interesadas a la que pertenece usted (véase el anexo III del Reglamento (UE) nº …/… del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil):

2. **Información solicitada** (sea lo más preciso posible, indicando la fecha o período en el que esté usted interesado):

3. Motivo de la solicitud:

4. Explique el fin para el que vaya a usarse la información:

5. Fecha para la que se solicita la información:

6. El impreso cumplimentado se enviará por correo electrónico a: (punto de contacto)

7. Acceso a la información

El punto de contacto no está obligado a facilitar la información que se le solicite. Solo podrá hacerlo si considera que la solicitud es compatible con el Reglamento (UE) nº …/… del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil. El solicitante se compromete en su nombre y en el de su organización a restringir el uso de la información al fin indicado en el punto 4. Téngase en cuenta que la información que se facilite en respuesta a esta solicitud lo será exclusivamente para el objetivo de seguridad aérea que prevé el Reglamento (UE) nº …/… y no para otros fines distintos, como los comerciales o la atribución de culpas o responsabilidades.

El solicitante no podrá comunicar a nadie la información obtenida sin el previo consentimiento escrito de quien se la haya facilitado.

En caso de incumplimiento de los requisitos arriba indicados, se podrá denegar al solicitante el acceso a más información del depósito central europeo y se le podrán imponer las sanciones que sean aplicables.

8. Fecha, lugar y firma:

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) nº 996/2010 y por la que se derogan la Directiva 2003/42/CE, el Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión y el Reglamento (CE) nº 1330/2007 de la Comisión

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA[23]

0602 : Transporte terrestre, aéreo y marítimo

1.3. Naturaleza de la propuesta

☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**.

☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**[24].

☒ La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**.

☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta

«Fomentar la seguridad y la protección del transporte» (objetivo específico nº 2 para el transporte terrestre, aéreo y marítimo en el plan de gestión de la DG MOVE para 2012).

Las políticas de la DG MOVE se proponen ofrecer a los ciudadanos y a las empresas europeos uno servicios de transporte competitivos, sostenibles, protegidos y seguros. El sector del transporte es un elemento clave de la estrategia de la Comisión para 2020.

En el marco del objetivo general de ofrecer a los ciudadanos y a las empresas servicios de transporte competitivo como un factor para el crecimiento y el empleo, la propuesta de Reglamento relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil dentro de la actividad PPA «Transporte terrestre, aéreo y marítimo» contribuye directamente a alcanzar el objetivo específico de fomentar la seguridad y la protección del transporte.

[23] GPA: gestión por actividades. PPA: presupuestación por actividades.

[24] Tal como se contempla en el artículo 49, apartado 6, letra a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.2. Objetivo específico y actividad GPA/PPA afectada

Objetivo específico

Reforzar y formalizar las acciones a escala de la Unión relacionadas con la notificación de sucesos y, en particular, el análisis de la información sobre seguridad contenida en el depósito central europeo, especialmente para determinar los principales ámbitos de riesgo en la Unión.

La Agencia Europea de Seguridad Aérea se encargará de coordinar las actividades.

Actividad GPA/PPA afectada:

Capítulo 0602: Transporte terrestre, aéreo y marítimo

1.4.3. Resultados y efectos previstos

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

El análisis de los datos incluidos en el depósito central europeo a nivel de la Unión y la formalización de la red de analistas tendrá las siguientes ventajas:

- determinar los posibles problemas de seguridad aérea y los principales ámbitos de riesgo a nivel de la Unión;

- permitir a la Unión Europea centrar sus esfuerzos desde una perspectiva basada en datos;

- apoyar el programa europeo de seguridad aérea y el plan europeo de seguridad aérea;

- ayudar a los Estados miembros a cumplir sus propias obligaciones, especialmente facilitando su acceso a un mayor volumen de datos.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

No procede.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

Contribuir a lograr un mayor nivel de seguridad en la aviación civil.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión Europea

La actuación de la UE coordina y completa las actuaciones de los Estados miembros.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

No procede.

1.5.4. Coherencia y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes

No procede.

1.6. Duración e incidencia financiera

☐ Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

– ☐ Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD/MM]AAAA hasta [el] [DD/MM]AAAA

– ☐ Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

☒ Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2014 hasta 9999,

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)[25]

☐ **Gestión centralizada directa** a cargo de la Comisión

☒ **Gestión centralizada indirecta** mediante delegación de las tareas de ejecución en:

– ☐ agencias ejecutivas

– ☒ Organismos creados por las Comunidades[26] (Agencia Europea de Seguridad Aérea)

– ☐ organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público

– ☐ personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea y que estén identificadas en el acto de base pertinente a efectos de lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento Financiero

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión descentralizada** con terceros países

☐ **Gestión conjunta** con organizaciones internacionales ***(especifíquense)***

Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones

[25] Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

[26] Tal como se contemplan en el artículo 185 del Reglamento Financiero.

La consecución del objetivo específico nº 1 necesitará, en particular, recursos humanos adicionales para la Agencia Europea de Seguridad Aérea que se estiman en dos personas (300 000 EUR al año, a saber, 2 x 130 000 EUR de la línea presupuestaria «*Gastos de personal*» y 2 x 20 000 EUR de la línea presupuestaria *«Infraestructuras y gastos de funcionamiento»*). Se utilizará un presupuesto de misión adicional de 40 000 EUR para apoyar a los Estados miembros *in situ* y otros 25 000 EUR para apoyar las actividades de divulgación, tales como talleres y seminarios en toda Europa.

Por lo tanto, la estimación total de los costes presupuestarios adicionales para la AESA ascenderá a 365 000 EUR que se cubrirán mediante la redistribución de los recursos existentes de la Agencia.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones.

Cada año, las actividades de la AESA se someten a control y evaluación en el marco del informe general anual relativo al ejercicio transcurrido y del programa de trabajo correspondiente al año siguiente. Estos documentos son aprobados por el Consejo de Administración de la Agencia y remitidos al Parlamento Europeo, el Consejo, la Comisión, el Tribunal de Cuentas y los Estados miembros.

Cada cinco años, se realiza una evaluación externa independiente para juzgar en qué medida la AESA cumple su cometido y valorar el impacto de las normas comunes y el trabajo de la Agencia en el nivel general de seguridad aérea.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

No procede.

2.2.2. Método(s) de control previsto(s)

Cada año, las actividades de la AESA se someten a control y evaluación en el marco del informe general anual relativo al ejercicio transcurrido y del programa de trabajo correspondiente al año siguiente. Estos documentos son aprobados por el Consejo de Administración de la Agencia y remitidos al Parlamento Europeo, el Consejo, la Comisión, el Tribunal de Cuentas y los Estados miembros.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

El Director Ejecutivo ejecuta el presupuesto de la Agencia. Todos los años presenta a la Comisión, el Tribunal de Cuentas y el Consejo de Administración de la Agencia la contabilidad detallada del ejercicio anterior, con indicación de ingresos y gastos. Además, el auditor de la Comisión ejerce respecto de la AESA competencias idénticas a las que desempeña con relación a los servicios de la Comisión; a lo anterior se añade el sistema de auditoría interno, similar al de la Comisión, con el que cuenta la Agencia.

El Reglamento (CE) nº 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)[27], y el Acuerdo interinstitucional de 25 de mayo de 1999 relativo a las investigaciones internas efectuadas por la OLAF se aplican sin restricciones a la AESA.

[27] DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica (s) del marco financiero plurianual y línea (s) presupuestaria (s) de gastos afectadas (nuevo marco financiero plurianual 2014-2020)

- Líneas presupuestarias de gasto existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de **gasto**	Contribución			
	Número [Descripción … … … … … … … … … … … …]	CD/CND (28)	de países de la AELC[29]	de países candidatos [30]	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 18.1.a *bis*) del Reglamento Financiero
1	(Nueva) 06.02.02 Subvenciones a la AESA	CD / ~~CND~~	SÍ	NO[31]	NO	NO

[28] CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

[29] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

[30] Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

[31] Participación de terceros países europeos asociados a la Agencia (Suiza, Noruega e Islandia).

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos[32]

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual:	1	Crecimiento inteligente e integrador

DG: MOVE			Año **n**[33]	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	Año n + 4 y ss. (indefinido)	**TOTAL**
• Créditos de operaciones								
Línea presupuestaria: nueva 06.02.02	Compromisos	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagos	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos[34]								
TOTAL de los créditos para la DG MOVE	Compromisos	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagos	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	**0,365**	
	Pagos	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	**0,365**	
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)						

32 Estas cantidades se cubrirán mediante redistribución del personal.

33 Suponiendo que el año n sea el 2014, año de la posible aprobación.

34 Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	**0,365**	
	Pagos	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	**0,365**	

Rúbrica del marco financiero plurianual:	**5**	«Gastos administrativos»[35]

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **n**	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	… insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
DG: <…….>									
• Recursos humanos									
• Otros gastos administrativos									
TOTAL para la DG <….>	Créditos								
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total compromisos = Total pagos)								

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **n**[36]	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	… insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
TOTAL de los créditos	Compromisos								

35 Ningún gasto administrativo para la DG MOVE.

36 El año n es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Pagos								

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones

– ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ⇩			Año n[37]		Año **n+1**		Año **n+2**		Año **n+3**		Año n + 4 y ss. (indefinido)		**TOTAL**	
	RESULTADOS													
	Tipo de resultado[38]	Coste medio del resultado	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número de resultados	Coste	Número total de resultados	Total total
OBJETIVO ESPECÍFICO nº 1[39]														
Resultado	Véase	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365		0,365		
COSTE TOTAL				0,365		0,365		0,365		0,365		0,365		

* El resultado no es cuantificable y se define como «contribución a la mejora de la seguridad aérea».

37 Suponiendo que el año n sea el 2014, año de la posible aprobación.

38 Los resultados son los productos y servicios que deben proporcionarse (p. ej., número financiado de intercambios de estudiantes, número de km de carretera construidos, etc.).

39 Según se describe en la sección 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)…».

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

– ☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año **n**[40]	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	… insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			**TOTAL**
RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos								
Otros gastos administrativos								
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								

Al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual[41]								
Recursos humanos								
Otros gastos de carácter administrativo								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								

TOTAL								

40 El año n es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

41 Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

– ☒ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos de la DG MOVE

– ☐ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en valores enteros (o, a lo sumo, con un decimal)

		Año **n**	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	… insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)								
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)								
XX 01 01 02 (Delegaciones)								
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)								
10 01 05 01 (Investigación directa)								
• Personal externo (en equivalente a jornada completa: EJC)[42]								
XX 01 02 01 (AC, INT, END de la «dotación global»)								
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)								
XX 01 04 ***yy***[43]	- en la sede[44]							
	- en las delegaciones							
XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación indirecta)								
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS - Investigación directa)								
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)								
TOTAL								

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

[42] AC = agente contractual; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios.

[43] Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

[44] Básicamente para los Fondos Estructurales, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

3.2.4. Compatibilidad con el Marco Financiero Plurianual vigente

– ☒ La propuesta/iniciativa es compatible con el futuro marco financiero plurianual 2014-2020[45].

– ☐ La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del futuro marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

– ☐ La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual[46].

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. Contribución de terceros

– La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros

– La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año **n**	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	… insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especifíquese el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

[45] Los debates sobre el marco financiero plurianual 2014-2020 están aún en curso.

[46] Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

– ☒ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

– ☐ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

– ☐ en los recursos propios

– ☐ en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa[47]						
		Año **n**	Año **n+1**	Año **n+2**	Año **n+3**	… insértense tantas columnas como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo ….								

En el caso de los ingresos diversos asignados, especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercuta(n).

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

[47] Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.