COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(93) 406 final

Bruselas, 1 de septiembre de 1993

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

POR LA QUE SE ESTABLECEN LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE RIGEN LA INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Introducción

En noviembre de 1987, la Comisión organizó un Simposio sobre seguridad aérea que pretendía servir de foro para el intercambio de información e ideas sobre seguridad aérea e identificar ámbitos prioritarios para que se actúe adecuadamente a nivel comunitario.

Uno de los tres grandes temas tratados durante este simposio fue la investigación de los accidentes de aeronaves. Las conclusiones a las que se llegó en las reuniones(1) pusieron claramente de manifiesto que, aunque en general la situación en Europa era satisfactoria, se hacía necesaria una intervención comunitaria en el ámbito de la investigación de accidentes.

Con objeto de obtener una información más detallada, los servicios de la Comisión pusieron en marcha dos estudios específicos que finalizaron en 1989:

- "Cooperación y utilización conjunta de los recursos disponibles en la investigación de los accidentes de aeronaves" realizado por Geoffrey Wilkinson, exinspector jefe de accidentes de la Sección de investigación de accidentes del Reino Unido; y

- "Problemas planteados por la doble investigación en los accidentes aéreos" realizado por Lucien Rapp, Profesor en la Facultad de Derecho.

Expertos de la administración pública y la industria analizaron pormenorizadamente los resultados y las conclusiones de estos estudios en una serie de reuniones organizadas por los servicios de la Comisión en 1990.

---

(1) Actas del Simposio sobre seguridad aérea, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 1988.

En 1991, la Comisión presentó una Comunicación al Consejo relativa a las iniciativas comunitarias sobre accidentes e incidentes en la aviación civil en la que tenía en cuenta los comentarios de los expertos y los debates que tienen lugar en las organizaciones internacionales, especialmente en la OACI y la CEAC.

Esta comunicación incluía un programa de trabajo que prevé, entre otras cosas, medidas legislativas en el ámbito de la investigación de accidentes.

En consecuencia, la medida propuesta pretende sentar unas bases sólidas y comunes para las investigaciones que lleven a cabo los Estados miembros a nivel nacional.

En 1992 se celebraron reuniones con expertos que permitieron a los servicios de la Comisión elaborar la presente propuesta basada en necesidades concretas que proceden de carencias del sistema.

II. Deficiencias del sistema actual

El sistema actual de investigación de los accidentes de aeronaves se rige por las normas y métodos recomendados internacionales incluidos en la última edición del Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional publicado por la OACI.

Mientras en los servicios de la Comisión tenía lugar el proceso que se acaba de describir, en los círculos de la aviación y especialmente en la OACI se había iniciado una evolución paralela de puntos de vista.

Por este motivo, la OACI organizó en febrero de 1991 una reunión de la división encargada de la investigación de accidentes (AIG 92) a la que asistieron más de 200 delegados de más de 70 países y organizaciones. Se adoptó un elevado número de propuestas para modificar y actualizar el Anexo 13 y otros documentos pertinentes de la OACI con objeto de intentar solventar las deficiencias detectadas por todos esos expertos.

La presente propuesta tiene en cuenta el trabajo desarrollado en AIG 92, por lo que se ajusta a los últimos requisitos previstos por la OACI, incorporando a la normativa comunitaria una serie de medidas destinadas a corregir las deficiencias.

En primer lugar, se ha de expresar con claridad el objetivo de la investigación: la prevención de futuros accidentes e incidentes. Al investigar varios accidentes que se han producido últimamente en Europa, la experiencia ha demostrado que los problemas pueden surgir de las legislaciones nacionales que no establecen una separación clara entre la investigación técnica, interesada únicamente en la prevención de accidentes, y la investigación judicial que busca culpables o responsabilidades. La existencia de esta doble investigación plantea un problema muy complejo que podría obstaculizar la investigación del accidente y se ve agravado por el hecho de que la tradición judicial varía de un Estado a otro.

El potencial conflicto de intereses podría ser evitado si se definiese claramente el papel de la investigación técnica y se reconociese una serie de derechos básicos a los investigadores para que pudiesen desarrollar su actividad sin vulnerar los procedimientos jurídicos en vigor. Asimismo, será necesario proteger a los investigadores y a su trabajo de una posible mala utilización que podría ser contraproducente, disuadiendo a los implicados en un accidente de que cooperen por miedo a posteriores acciones legales. Sólo se deberá permitir que las autoridades judiciales utilicen la información factual obtenida de la investigación técnica, mientras que los análisis y las conclusiones deberán utilizarse únicamente a efectos de la prevención de accidentes.

Las conclusiones de la investigación se publican normalmente en algún tipo de informe. La difusión del informe, incluida la recomendación de seguridad derivada de la investigación, es de gran importancia para la prevención de accidentes.

Como ejemplo de lo anterior podemos citar el accidente que el año pasado ocurrió en Estados Unidos con la misma aeronave y en condiciones similares a las de un accidente que tuvo lugar en Canadá tres años antes. El informe de la investigación canadiense no había sido enviado a las autoridades estadounidenses.

No obstante, aunque se remiten recomendaciones de seguridad a las partes afectadas, a menudo no se lleva a cabo un seguimiento con objeto de comprobar si se toman medidas para subsanar las deficiencias. Este procedimiento de seguimiento debería tener la suficiente flexibilidad como para que las partes interesadas apliquen estrictamente las recomendaciones, establezcan medidas correctivas de otro tipo que se consideren más oportunas o rechacen las recomendaciones, siempre que se ofrezcan unos motivos razonables.

En la Comunidad las investigaciones de accidentes las llevan a cabo organismos nacionales que presentan una gran diversidad en su organización, tanto por lo que respecta a recursos (humanos y materiales) como por lo que se refiere a independencia de las autoridades nacionales de aviación. Las escasas probabilidades de que se produzca un accidente grave en un Estado pequeño no justifica el mantenimiento de una gran organización, no obstante, en el caso de que se produjera dicho accidente, debería existir la posibilidad de obtener en breve plazo los recursos necesarios. Se podría contar con expertos de otros organismos comunitarios dedicados a la investigación de accidentes con arreglo a la Directiva de 1980 relativa a la futura cooperación y a la ayuda mutua de los Estados miembros en las investigaciones sobre accidentes de aeronaves(1), si bien esta cooperación se podría mejorar si todos estos organismos trabajasen con arreglo a una serie de principios comunes básicos.

Con el fin de evitar posibles conflictos de intereses, el organismo investigador deberá ser independiente de cualquier parte que pudiera ser responsable directa o indirectamente de las causas del accidente.

---

(1) D.O. no L 375, 31.12.1980.

Por último, se ha propuesto una modificación importante que consiste en aplicar a los incidentes graves el mismo proceso de investigación utilizado para los accidentes. La investigación de accidentes es una actividad de reacción ante un fenómeno externo por lo que no es el mejor método de prevención. Por este motivo, investigar los incidentes graves utilizando las normas empladas para los accidentes ofrecerá muchos más datos sobre la prevención de accidentes que los disponibles a través únicamente de la investigación de accidentes.

III.Aplicación del principio de subsidiariedad

Debido al carácter internacional de la aviación y especialmente en la Comunidad donde las medidas de liberalización del transporte aéreo y la realización del mercado único harán que aumenten las operaciones multinacionales, las investigaciones sobre accidentes abarcarán a menudo a varios Estados miembros.

El reducido número de accidentes de aviación no justifica la constitución de grandes unidades de investigación por lo que se hace necesaria la cooperación entre unidades.

Es evidente que se necesitan nuevos métodos y normas recomendados internacionales y la Comunidad posee los instrumentos legales para garantizar una aplicación rápida y eficaz de dichas normas en todos los Estados miembros.

La presente propuesta se puede considerar como directiva marco puesto que se trata de una serie de artículos en los que se establecen objetivos y se deja libertad a los Estados miembros en cuanto a los medios aplicados para su consecución. No obstante, como consecuencia del caracter técnico de este asunto, en ocasiones ha sido necesario analizar la cuestión en mayor profundidad.

Para la mayoría de los Estados miembros la tarea no es de gran envergadura puesto que ya aplican normas equivalentes, como mínimo, a las incluidas en el Anexo 13. No obstante, algunos Estados miembros, especialmente los más pequeños, tendrán que cambiar su legislación e invertrir en unidades independientes de investigación. Las consultas llevadas a cabo por los servicios de la Comisión durante los cinco últimos años han puesto de manifiesto que, por lo general, en estos Estados miembros las autoridades técnicas han reconocido la necesidad de introducir los cambios exigidos y acogerían favorablemente una iniciativa comunitaria en este sentido que contribuiría a dar a la cuestión de la seguridad aérea el lugar prioritario que merece.

Por otra parte, la Comisión no pretende conseguir nuevas competencias en este ámbito sino que, con el establecimiento de unos principios fundamentales, fomentará una mayor cooperación entre los diferentes organismos responsables. Como consecuencia de ello, la aprobación de esta propuesta también podría hacer posible la derogación de la Directiva de 1980 sobre la cooperación futura y la asistencia mutua entre Estados miembros en el ámbito de la investigación de accidentes aéreos.

IV. Conclusiones

La presente propuesta es el resultado de un largo proceso iniciado en 1987 en el que se celebraron extensas consultas en cada una de sus fases y servirá para que los Estados miembros actualicen su legislación y sus métodos de investigación de accidentes y para fomentar la cooperación entre ellos.

Estas mejoras deberán conducir a un conocimiento más profundo de los accidentes e incidentes y, por consiguiente, contribuir a una política de seguridad más eficaz y a la prevención de accidentes.

Comentarios sobre cada uno de los artículos

Artículo 1

Este artículo define el objetivo general de la Directiva que consiste en la mejora de la seguridad aérea.

Artículo 2

Este artículo define el ámbito de aplicación de la Directiva. En ella no sólo se regula la investigación de accidentes sino también la de incidentes, con lo que se ajusta a las últimas propuestas de la OACI.

En el apartado 1, el ámbito de aplicación se restringe a la Comunidad, mientras que en el apartado 2 puede extenderse fuera de la misma, en el caso de que una aeronave comunitaria se vea envuelta en un incidente y el Estado en el que se haya producido dicho incidente no lleve a cabo una investigación. Ello se debe al hecho de que a menudo es el Estado de registro de la aeronave quien está en mejores condiciones para investigar el incidente.

Artículo 3

Este artículo define los términos utilizados en la Directiva. Estas definiciones son las usadas por la OACI excepto h) que es una definición utilizada en otro acto comunitario sobre transporte aéreo(1).

Artículo 4

Este artículo establece el principio de investigación obligatoria de todos los accidentes y tambien de todos los incidentes graves. Esta última disposición es nueva pero se ajusta a las directrices de la OACI. Por otra parte, este artículo no impide al organismo competente que investigue cualquier otro incidente siempre que sea útil para la seguridad aérea. Además, corresponde al organismo competente determinar el tipo de investigación y los medios que se han de utilizar dependiendo de los datos que se espera obtener, desde el punto de vista de la prevención de accidentes.

---

(1) Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo a la concesión de licencias para las compañías aéreas; DO nº L240 de 24.8.92.

Artículo 5

El objetivo de este artículo es trazar una línea divisoria clara entre la investigación técnica y la judicial. Define las condiciones de la investigación técnica con el fin de alcanzar el objetivo de esta Directiva.

El apartado 1 establece el principio general y el apartado 2 enumera una serie de derechos mínimos que los investigadores necesitan para llevar a cabo su cometido.

Artículo 6

Este artículo trata del organismo encargado de llevar a cabo la investigación técnica de los accidentes de aviación.

En el apartado 1 figuran los principios generales: estabilidad e independencia con el fin de evitar cualquier posible conflicto de intereses o cualquier responsabilidad directa o indirecta en las causas de los accidentes o incidentes investigados.

El apartado 2 permite a los pequeños Estados miembros que consideren que no es necesario que exista ni siquiera una pequeña estructura permanente que sólo se ocupe de las investigaciones utilizar esta estructura como unidad de acopio y análisis de datos sobre seguridad que se ocupe, por ejemplo, de un sistema de comunicación de incidentes, bases de datos sobre distintos sucesos, etc.

El apartado 3 trata de los medios mínimos que se necesitan para que esta estructura sea operativa.

El apartado 4 consta de algunas de las disposiciones de la Directiva 80/1266/CEE del Consejo por lo que ésta puede ser derogada en la presente propuesta.

Artículo 7

Este artículo obliga al organismo investigador a publicar un informe con objeto de que, en caso de accidente, se difunda al máximo la información relacionada con la seguridad.

En el apartado 2 se fija un plazo indicativo de 12 meses para la realización del informe. Fijar una fecha determinada podría ser contraproducente puesto que impediría la realización de una investigación prolongada y en profundidad que podría ser necesaria para llegar a conclusiones de importancia; no obstante, se ha de fijar un objetivo para evitar un excesivo relajamiento.

En el apartado 3 se introduce una disposición por la que se permite a las partes interesadas presentar observaciones y se les ofrece la oportunidad de obtener una revisión del informe.

Artículo 8

Este artículo trata del informe en caso de incidente. Debido a la naturaleza especial de los incidentes, a su gran frecuencia y al hecho de que no se publican normalmente, utilizar el mismo procedimiento que se emplea en el caso de los accidentes podría ser contraproducente. Por consiguiente, es inportante que se proteja a las partes implicadas y limitar la circulación del informe a los profesionales.

Artículo 9

Este artículo trata de la importante cuestión de las recomendaciones de seguridad.

El apartado 1 garantiza que se lleva a cabo la difusión de las recomendaciones de seguridad enviandolas a todas las partes interesadas y remitiendo una copia a la Comisión. Al recibir las recomendaciones de seguridad de todos los Estados miembros podrá distribuirlas a todos los organismos de investigación y a las autoridades aeronáuticas de la Comunidad. Esto podría servir de núcleo para una futura base de datos central de recomendaciones de seguridad.

El apartado 2 establece la obligación de llevar a cabo el seguimiento a nivel nacional de las medidas adoptadas por los destinatarios despues de recibir una recomendación de seguridad: aplicación, rechazo justificado o acción alternativa. Este apartado también garantiza que las medidas correctoras no afectarán a la normativa comunitaria, concretamente a la libre circulación de aeronaves.

Artículo 10

Este artículo refuerza la protección de la investigación técnica con medidas destinadas a evitar que se use para fines distintos de su objetivo exclusivo, que no es otro que la prevención de accidentes e incidentes.

El apartado 1 limita la utilización del informe para otros fines a la parte factual del mismo, con lo que se excluye la parte de análisis y conclusiones.

El apartado 2 permite al organismo de investigación elaborar recomendaciones de seguridad en relación con deficiencias descubiertas durante la investigación aunque es posible que no estuvieran relacionadas con las causas del accidente o incidente sin que se corra el riesgo de que se utilice estas recomendaciones para otros fines distintos de la prevención.

El apartado 3 prohíbe que se utilice el informe para la adopción de medidas disciplinarias.

El apartado 4 refuerza la protección de los investigadores evitando que se sitúen en una situación de conflicto de intereses.

Artículo 11

Dado que las disposiciones de esta propuesta van más allá de las que figuran en la Directiva 80/1266/CEE del Consejo, no hay razón para que se siga manteniendo esta Directiva.

Artículos 12 & 13

Artículos de procedimiento.

PROYECTO DE DIRECTIVA DEL CONSEJO POR LA QUE SE ESTABLECEN LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES QUE RIGEN LA INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 del artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión(1),

Visto el dictamen del Parlamento Europeo(2),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social(3),

Considerando que la inauguración del mercado interior y la liberalización del transporte aéreo incrementarán las operaciones de tráfico aéreo, especialmente aquellas en las que participen tripulaciones, aeronaves y compañías de diferentes Estados miembros;

Considerando que conseguir un elevado nivel general de seguridad en el mercado único exige que se armonicen los procedimientos hasta el punto de que disminuyan los vínculos directos entre los Estados miembros y los operadores; que las operaciones en la Comunidad se traducirán en un aumento de los contactos multilaterales entre Estados miembros y operadores y, por consiguiente, será necesario establecer unos principios generales que permitan a los Estados miembros aplicar el mismo nivel de exigencia en las medidas de prevención de accidentes;

Considerando que en Europa se ha de mantener un elevado nivel general de seguridad en la aviación civil y que se debería adoptar todo tipo de medidas para reducir el ya escaso número de accidentes e incidentes graves;

---

(1) D.O. Nº C...
(2) D.O. Nº C...
(3) D.O. Nº C...

Considerando que se deberá tener en cuenta el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que establece la aplicación de las medidas necesarias para garantizar la explotación segura de las aeronaves; considerando que se deberá tener especialmente en cuenta el Anexo 13 de dicho Convenio que establece normas y métodos recomendados internacionales para la investigación de accidentes de aeronaves;

Considerando que la realización expeditiva de las investigaciones técnicas sobre los accidentes de la aviación civil mejoraría la seguridad aérea al contribuir a la prevención de tales accidentes e incidentes;

Considerando que las normas internacionales establecen que la investigación sobre los accidentes se ha de llevar a cabo bajo la responsabilidad del Estado en el que se produce el accidente, si la investigación de incidentes no la lleva a cabo el Estado en el que se produce el incidente, la deberá realizar el Estado de registro;

Considerando que las investigaciones sobre incidentes graves se deberán llevar a cabo de manera similar a las de accidentes;

Considerando que la seguridad aérea exige que se lleven a cabo las investigaciones en el plazo más breve posible, los investigadores deberán poder llevar a cabo su tarea con la máxima libertad que les permita el sistema legal;

Considerando que la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil ha de ser realizada por un organismo independiente para evitar cualquier conflicto de intereses y cualquier posible intrusión en las causas del suceso que se investiga; que este organismo deberá estar convenientemente equipado y entre sus tareas se podrían incluir otras actividades de prevención;

Considerando que para la prevención de accidentes es importante que se publiquen en el plazo más breve posible las conclusiones de las investigaciones de accidentes, al tiempo que se ofrece a las partes interesadas la oportunidad de realizar comentarios sobre las mismas;

Considerando que se deberá tener en cuenta el caracter específico de los incidentes a la hora de difundir las conclusiones de las investigaciones sobre incidentes;

Considerando que se deberán tener debidamente en cuenta las recomendaciones de seguridad que se deriven de una investigación de accidente o incidente;

Considerando que la investigación técnica sólo se deberá emplear a efectos de prevención y que, por lo tanto, únicamente se deberá permitir que se utilice la información factual recogida durante la investigación para determinar culpas o responsabilidades;

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1 - Objetivo

La presente Directiva pretende mejorar la seguridad aérea facilitando la realización expeditiva de investigaciones cuyo único objetivo es la prevención de accidentes o incidentes.

Artículo 2 - Ambito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a las investigaciones sobre accidentes e incidentes de aviación civil que se produzcan en el territorio de la Comunidad Europea, teniendo en cuenta las obligaciones internacionales de los Estados miembros.

2. La presente Directiva también se aplicará fuera del territorio de la Comunidad Europea a las investigaciones de incidentes graves en los que se vean involucradas aeronaves registradas en un Estado miembro o explotadas por una empresa establecida en un Estado miembro, en el caso de que tal investigación no la lleve a cabo otro Estado.

Artículo 3 - Definiciones

A los efectos de la presente Directiva,

a) por "**Accidente**" se entenderá todo suceso relacionado con la explotación de una aeronave que tiene lugar en el periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

1) una persona fallece o resulta gravemente herida como consecuencia de :

- hallarse en la aeronave, o
- estar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- exposición directa al chorro de un reactor,

excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

2) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

- afectan negativamente su resistencia estructural, rendimiento o características de vuelo, y
- exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente afectado,

excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

3) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible;

b) Por "**lesión grave**" se entenderá cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

1) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o

2) ocasione una fractura ósea (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o

3) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o

4) ocasiones daños a cualquier órgano interno; o

5) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o

6) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales;

c) Por "**lesión mortal**" se entenderá cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente que provoca su muerte en el plazo de 30 días contados a partir de la fecha del accidente;

d) Por "**causas**" se entenderá la(s) acción(es), omisión(es), acontecimiento(s), condición(es) o una combinación de estos factores que hayan determinado el accidente o incidente;

e) Por "**investigación**" se entenderá el proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende el acopio y análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de la(s) causa(s) y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad;

f) Por "**investigador encargado**" se entenderá la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación;

g) Por "**registrador de vuelo**" se entenderá cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes/incidentes;

h) Por "**empresa**" se entenderá cualquier persona física, jurídica, ya sea rentable o no, o cualquier organismo oficial con o sin personalidad jurídica propia;

i) Por "**incidente**" se entenderá todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones;

j) Por "**incidente grave**" se entenderá cualquier incidente en el que concurran circunstancias que indiquen que casi se produjo un accidente.

En el Anexo a la presente Directiva se pueden encontrar ejemplos de incidentes graves;

k) Por "**recomendación sobre seguridad**" se entenderá una propuesta de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes del Estado que realiza la investigación, con la intención de prevenir futuros accidentes o incidentes.

Artículo 4 - Investigación obligatoria

1. Todos y cada uno de los accidentes o incidentes graves de la aviación civil estarán sujetos a investigación cuyo alcance será determinado por el organismo investigador teniendo en cuenta el objetivo de la presente Directiva.

2. Ello no será obstáculo para que los Estados miembros adopten medidas para permitir la investigación de otros incidentes en caso de que el organismo investigador espere sacar conclusiones de seguridad aérea de la misma.

Artículo 5 - Marco de la investigación

1. Los Estados miembros deberán definir, en el contexto de sus respectivos sistemas jurídicos internos, el marco jurídico de la investigación que deberá permitir que los investigadores encargados desarrollen su cometido de la forma más eficaz y en el plazo más breve.

2. Sin perjuicio de los procedimientos legales internos en vigor y en cooperación con otras autoridades de los Estados miembros responsables de la investigación judicial, las disposiciones del apartado 1 deberán permitir, entre otras cosas:

   - libre acceso al lugar del accidente o incidente y a la aeronave o sus restos;

   - el traslado inmediato y controlado de restos de la aeronave, cuerpos o componentes para su examen o análisis;

   - acceso inmediato al contenido de los registradores de vuelo o cualquier otro registro y libre utilización del mismo;

   - examen inmediato de, o toma de muestras de, los cuerpos de las víctimas o personas afectadas;

- tomar declaración a testigos;

- acceso sin restricciones a cualquier información o registros de interés que estén en posesión del propietario, el explotador, la organización de mantenimiento o el constructor de la aeronave o de la autoridad responsable de aviación civil o la explotación de aeropuertos.

Artículo 6 - Organismo investigador

1. Los Estados miembros deberán responsabilizarse de que el desarrollo de las investigaciones se confíe a un organismo aeronaútico civil permanente. Este organismo deberá ser independiente, desde el punto de vista funcional, especialmente de las autoridades aeronáuticas nacionales responsables de la navegabilidad, la certificación, la operación de vuelos, el mantenimiento, la concesión de licencias, el control del tráfico aéreo o la explotación de los aeropuertos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las actividades confiadas a este organismo podrán ser ampliadas para que tengan cabida el acopio y análisis de datos relacionados con la seguridad aérea, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen responsabilidades reglamentarias, normativas o administrativas.

3. El organismo referido en el apartado 1 deberá estar dotado de los medios necesarios para llevar a cabo sus responsabilidades con independencia de las autoridades anteriormente mencionadas y deberá contar con los recursos suficientes para ello. Su personal deberá gozar de un estatuto que le ofrezca la protección necesaria y garantías de independencia. Estará compuesto, al menos, por un investigador con la formación adecuada para desarrollar la función de investigador encargado en caso de que se produzca un accidente o un incidente grave de aviación civil.

4. En caso necesario, el organismo que lleve a cabo la investigación podrá solicitar la ayuda de organismos de otros Estados miembros para que faciliten:

   a) las instalaciones, equipamientos y aparatos de que dispongan para:

      - proceder al examen técnico de los restos, de los equipos de a bordo y de otros objetos importantes para los fines de la investigación;

      - evaluar las información de los registradores de vuelo;

      - y procesar y evaluar los datos informáticos relativos a los accidentes aéreos;

   b) los expertos especializados en este tipo de investigaciones, con el fin de confiarles trabajos determinados, únicamente en el caso de una investigación abierta como consecuencia de un accidente grave.

   Siempre que sea posible y esté disponible, esta ayuda será gratuita.

Artículo 7 - Notificación de accidente

1. Cualquier investigación de un accidente de aviación civil se notificará de forma adecuada al accidente. Esta notificación deberá señalar el objetivo exclusivo de la investigación mencionada en el artículo 1 de la presente Directiva e incluir, cuando proceda, recomendaciones sobre seguridad.

2. El organismo investigador deberá publicar la notificación en el más breve plazo posible e intentará por todos los medios que éste no sea superior a doce meses a partir de la fecha del acidente.

3. El proyecto de notificación se remitirá a cualquier parte que el organismo investigador considere de especial importacia con el fin de que presente sus comentarios y establecerá una fecha límite para la presentación de los mismos.

Artículo 8 - Notificación de incidente

1. Cualquier investigación sobre incidentes de aviación civil será objeto de una notificación que adoptará una forma adecuada al tipo y la gravedad del incidente y deberá incluir, cuando proceda, las pertinentes recomendaciones sobre seguridad. Esta notificación deberá protejer, en lo posible, el anonimato de las partes implicadas en el incidente.

2. Esta notificación deberá ser difundida todo lo que sea posible entre las partes que puedan beneficiarse de las conclusiones de la misma.

Artículo 9 - Recomendaciones de seguridad

1. Las notificaciones y las recomendaciones de seguridad mencionadas en los artículos 7.1 y 8.1 se enviarán a las personas, empresas o autoridades aeronáuticas nacionales interesadas y se remitirá copia a la Comisión.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que se tengan debidamente en cuenta las recomendaciones de seguridad realizadas por el organismo investigador y las ejecutarán, cuando proceda, sin perjuicio de la normativa comunitaria y especialmente de la relativa al funcionamiento del mercado interior.

Artículo 10 - Responsabilidad

1. Los análisis y las conclusiones que se saquen de la investigación o se deduzcan de ella no deberán ser utilizados para asignar culpas o en el marco de procedimientos para determinar responsabilidades.

2. Las recomendaciones de seguridad no supondrán por sí solas la presunción de culpa o responsabilidad en relación con un accidente o incidente.

3. Las notificaciones de investigación no deberán utilizarse para la adopción de medidas disciplinarias.

4. En el marco de los artículos 5 y 6, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para proteger a los investigadores de que se vean involucrados en litigios destinados a determinar culpas o responsabilidades que puedan plantearse como consecuencia de un accidente o incidente.

Artículo 11

Queda derogada la Directiva 80/1266/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980.

Artículo 12

1. Los Estados miembros deberán aplicar las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de enero de 1996. Seguidamente deberán notificárselo a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten estas disposiciones, sus textos deberán hacer referencia a la presente Directiva o deberán incluir dicha referencia cuando se publiquen oficialmente. Los Estados miembros deberán decidir qué método han de usar para efectuar esta referencia.

Artículo 13

Los destinantarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Anexo

Lista de ejemplos de incidentes graves

Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación para la definición de "incidente grave".

- Las cuasi-colisiones que requieren una maniobra evasiva o en el caso de que una maniobra evasiva hubiera sido oportuna para evitar una colisión o una situación de peligro para la seguridad.

- Los vuelos controlados que apenas evitaron chocar contra el suelo (CFIT).

- Los despegues interrumpidos en una pista cerrada u ocupada, o los despegues efectuados en una pista en estas condiciones con una separación apenas suficiente del(los) obstáculo(s).

- Los aterrizajes o intentos de aterrizaje en pistas cerradas u ocupadas.

- La incapacidad grave de lograr el rendimiento previsto durante la maniobra de despegue o de ascenso inicial.

- Cualquier incendio o humo que se produzca en la cabina de pasajeros, en los compartimentos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se apaguen mediante extintores.

- Los sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.

- Las fallas estructurales de la aeronave o la desintegración de los motores que no se clasifiquen como accidente.

- La avería múltiple de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de la misma.

- Los casos de incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo.

- Las condiciones en materia de combustible que pudieran obligar al piloto a declarar una situación de emergencia.

- Los incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes tales como los aterrizajes demasiado cortos, los aterrizajes demasiado largos o las salidas de pista.

- Las fallas de los sistemas, los fenómenos meteorológicos, las operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada u otros acontecimientos que podrían haber ocasionado dificultades para controlar la aeronave.

- La falla de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante que tiene carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.

ISSN 0257-9545

COM(93) 406 final

DOCUMENTOS

ES **07**

N° de catálogo : CB-CO-93-444-ES-C

ISBN 92-77-58954-X

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo