



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 17.02.1997  
COM(97) 55 final

97/0039 (SYN)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

**por la que se establece un procedimiento de evaluación de la  
seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan  
los aeropuertos de la Comunidad**

---

(presentada por la Comisión)



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En febrero de 1996, perecieron 176 pasajeros europeos en un accidente aéreo en la República Dominicana. Como consecuencia de este accidente, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo pidieron a la Comisión que estudiara posibles medidas para mejorar la seguridad, en particular en relación con el problema de las compañías aéreas que no cumplen las normas y operan en líneas con punto de origen o de destino en la Unión Europea.

La Comisión creó un Grupo de Alto Nivel para que le ayudara a estudiar varios aspectos importantes en el campo de la seguridad aérea. Las consultas con este grupo permitieron a la Comisión publicar una Comunicación titulada "Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea"<sup>1</sup>. En dicha comunicación se describen todos los pasos que los participantes consideran que deben constituir la estrategia coherente y general requerida para alcanzar los objetivos asignados por el Consejo y el Parlamento Europeo. En las conclusiones se presenta un plan de acción que incluye tanto las necesidades más inmediatas como los elementos más plenamente desarrollados de dicha estrategia.

La Comunidad pone de manifiesto en particular el acuerdo general sobre la necesidad de establecer, con carácter de urgencia, un procedimiento para evaluar los niveles de seguridad realmente alcanzados por las compañías aéreas extranjeras que explotan servicios con punto de origen o de destino en países de la UE.

El Grupo de Alto Nivel había estudiado el procedimiento de la FAA (Federal Aviation Administration de EE.UU.) de controlar sistemáticamente, respecto de todas las compañías aéreas extranjeras que vuelan a los Estados Unidos, la competencia de las autoridades nacionales respectivas para cumplir las obligaciones impuestas por la OACI en materia de control de la seguridad. No obstante, llegó a la conclusión de que un programa de ese tipo no se adaptaría a la situación de Europa, donde sería más adecuado establecer un procedimiento paso a paso que se active cuando haya pruebas, o sospechas, de carencias en materia de seguridad en una compañía aérea extranjera, descrito en este documento como el procedimiento SAFA<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, Informe del Grupo de Alto Nivel creado en virtud de la Decisión del Consejo de 11 de marzo de 1996 - "Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea", SEC(96) 1083 final, de 12.06.1996.

<sup>2</sup> Safety Assessment of Foreign Aircraft - Evaluación de seguridad de aeronaves extranjeras.

En consecuencia, la Comisión anunciaba en su plan de acción su propósito de "presentar ... una propuesta de Directiva del Consejo para formalizar el procedimiento SAFA de evaluación de compañías aéreas extranjeras y el mecanismo correspondiente de cooperación para compartir y analizar la información y sacar conclusiones. Esta directiva incluiría también la obligación para los Estados miembros de inmovilizar en tierra a las aeronaves que se consideren peligrosas o que se sospeche que lo son".

Las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) en nombre de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) han desarrollado los aspectos operativos del procedimiento SAFA. Dado que dicho procedimiento queda dentro del ámbito de responsabilidades de la CEAC y no será publicado bajo el sistema de códigos JAR, el Reglamento nº 3922/91<sup>3</sup> no es aplicable.

Por consiguiente, el objetivo de la presente propuesta es establecer en la Comunidad el marco legal para la introducción y aplicación operativa de dicho mecanismo de evaluación de la seguridad de las aeronaves de terceros países, dejando al mismo tiempo a los Estados miembros un margen suficiente para que elaboren los mecanismos correspondientes de forma individual o colectiva, por ejemplo dentro de las JAA, como consideren que sea conveniente.

En este ejercicio, la Comisión también ha tenido en cuenta la compatibilidad de la propuesta con el principio de subsidiariedad al tratar las cuestiones siguientes:

*a) ¿Cuáles son los objetivos de la propuesta en relación con las obligaciones de la Comunidad y cuál es la dimensión comunitaria del problema?*

El tercer paquete de medidas en el sector de la aviación ha creado un mercado interno de la navegación aérea en el que las normas para la explotación de servicios aéreos han sido ampliamente armonizadas ofreciendo así una base satisfactoria para mejorar la seguridad de los ciudadanos de la Comunidad que utilizan dichos servicios para viajar.

La experiencia reciente ha demostrado que algunas compañías aéreas de terceros países no siempre aplican las normas mínimas internacionales de seguridad cuando acceden a los aeropuertos de la Comunidad, por lo que crean un peligro para los ciudadanos de la Comunidad que utilizan dichas compañías aéreas o viven cerca de aeropuertos comunitarios. Para resolver este problema, algunos Estados miembros realizan ya inspecciones en pista de las aeronaves extranjeras, pero de forma aislada. El objetivo de la presente directiva es extender esta práctica a todo el territorio de la Comunidad.

*b) ¿Las actividades previstas son competencia exclusiva de la Comunidad o son también competencia de los Estados miembros?*

La acción prevista no es competencia exclusiva de la Comunidad.

*c) ¿Qué solución es más eficaz en comparación, medidas de la Comunidad o medidas de los Estados miembros? ¿Cuál es el valor añadido de la acción comunitaria propuesta y cuál sería el coste de la inacción?*

---

<sup>3</sup> Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil, D.O. nº L 373, de 31.12.91, pág. 4.

Las medidas adoptadas por los Estados miembros de forma aislada son menos eficaces que una acción coordinada con intercambio de información que permita identificar las posibles deficiencias. Además, los Estados miembros se beneficiarían de la fuerza de una postura común frente a terceros países y evitarían que aeronaves poco seguras pudieran ser dirigidas a aeropuertos vecinos en los que no se realizasen tales inspecciones.

*d) ¿De qué tipo de medidas dispone la Comunidad?*

Para definir una acción homogénea, eficaz y bien coordinada es necesario introducir medidas legales en forma de Directiva o de Reglamento.

*e) ¿Es necesaria una reglamentación uniforme o es suficiente elaborar una Directiva en la que se fijen los objetivos generales y se deje la ejecución en manos de los Estados miembros?*

Se considera que es suficiente una Directiva marco, en la que se definan los objetivos que deberán perseguir los Estados miembros, con un cierto grado de libertad. No obstante, debido al carácter técnico de la cuestión y a la necesidad de garantizar una coordinación eficaz y el intercambio de información, ha sido necesario tratar algunas cuestiones más detalladamente.

En consecuencia, la Comisión llegó a la conclusión de que su propuesta es coherente con el principio de subsidiariedad.

Las normas internacionales de seguridad, cuyo cumplimiento debe ser controlado, son las incluidas en los Anexos del Convenio de Chicago de 1944, del que son parte todos los Estados miembros. La Comisión se ha asegurado de que su propuesta es coherente con las obligaciones de sus Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago limitando las inspecciones obligatorias de aeronaves u operadores respecto de los cuales hay indicios de posibles deficiencias y evitando imponer inspecciones en pista sistemáticas que podrían considerarse contrarias al Convenio de Chicago. En la Comunicación antes citada - "Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea"- se hace un análisis detallado de las principales disposiciones del Convenio de Chicago.

## COMENTARIOS SOBRE LA PARTE DISPOSITIVA

### Artículo 1

Este artículo define el objetivo de la Directiva.

### Artículo 2

Este artículo fija el ámbito de la Directiva. Excluye las aeronaves ligeras que no participan en operaciones comerciales de transporte aéreo y las aeronaves de Estado.

### Artículo 3

Definiciones.

### Artículo 4

Este artículo describe toda la información que deberán recoger los Estados miembros para facilitar la evaluación. Incluye la información sobre aeronaves u operadores que estará generalmente disponible cuando se produzca una situación anormal, la información relativa a inspecciones en pista que se hayan realizado, la información subsiguiente a las inspecciones en pista iniciales, así como la información de la que se pueda disponer de fuentes distintas a las autoridades competentes. Sugiere también utilizar un formulario similar al que figura en anexo. La redacción ofrece la flexibilidad necesaria para modificar el formulario en función de la experiencia operativa sin tener que modificar el anexo.

### Artículo 5

Este artículo impone a los Estados miembros la obligación de realizar inspecciones en pista de las aeronaves de las que se sospecha que infringen las normas internacionales de seguridad. Fija también el procedimiento, cuyo marco se incluye en un Anexo que incluye a su vez una sugerencia sobre el formulario correspondiente (al que se puede aplicar la misma observación que la hecha en el artículo anterior). El procedimiento detallado se deja en manos de los Estados miembros, a los que se da también la oportunidad de utilizar el procedimiento operativo diseñado actualmente por las JAA en nombre de la CEAC.

### Artículo 6

Este artículo describe cómo deberá intercambiarse la información para garantizar la cobertura a escala comunitaria de todo el sistema. El procedimiento operativo detallado para crear un sistema de bases de datos compatibles e intercambiar información se deja en manos de los Estados miembros y se les da la oportunidad de utilizar la infraestructura actualmente diseñada por las JAA en nombre de la CEAC.

#### Artículo 7

El objetivo de este artículo es proteger las fuentes de información y, en particular, las contribuciones voluntarias de las tripulaciones de las aeronaves inspeccionadas, con el fin de facilitar la recogida de información útil sin temor a represalias.

#### Artículo 8

Este artículo impone a los Estados miembros la obligación de inmovilizar en tierra las aeronaves peligrosas y describe las medidas que se deben tomar para garantizar que la inmovilización puede realizarse. Reconoce el derecho de recurso de los operadores afectados.

#### Artículo 9

Este artículo permite a la Comisión tratar de los problemas que pueden haberse planteado después de que se haya aplicado el procedimiento de evaluación y se haya identificado un riesgo en materia de seguridad. Ofrece varios niveles posibles de respuesta, según la gravedad del riesgo.

#### Artículo 10

Este artículo establece los procedimientos para la adopción de medidas para la aplicación de la Directiva.

#### Artículo 11

Este artículo establece el procedimiento necesario para la aplicación de los artículos 9 y 10, mediante la creación de un Comité Consultivo.

#### Artículos 12 a 15

Artículos de procedimiento.

**PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL CONSEJO POR  
LA QUE SE ESTABLECE UN PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE  
LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES DE TERCEROS PAÍSES QUE  
UTILIZAN LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión<sup>4</sup>,

Visto en dictamen del Comité Económico y Social<sup>5</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado<sup>6</sup> en colaboración con el Parlamento Europeo,

Considerando que tanto la Resolución adoptada por el Parlamento Europeo el 15 de febrero de 1996<sup>7</sup> como las conclusiones del Consejo de 11 de marzo de 1996 señalan la necesidad de que la Comunidad adopte una postura más activa y desarrolle una estrategia para mejorar la seguridad de sus ciudadanos que viajan en avión o viven cerca de aeropuertos;

Considerando que la Comisión ha publicado una Comunicación dirigida al Consejo y al Parlamento Europeo y titulada Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea<sup>8</sup>;

Considerando que dicha Comunicación reconoce claramente que la seguridad puede ser incrementada efectivamente si se garantiza que las aeronaves cumplan plenamente las normas internacionales de seguridad de los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Considerando que la experiencia ha demostrado que algunos terceros países no siempre aplican y ponen en vigor las normas internacionales de seguridad; considerando que, para mejorar la seguridad del transporte en la Comunidad, es necesario que el control del cumplimiento de las normas internacionales sea garantizado por los propios Estados miembros de la Comunidad en sus aeropuertos respectivos;

---

<sup>4</sup> D.O. n°

<sup>5</sup> D.O. n°

<sup>6</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de ...; posición común del Consejo de ...; Decisión del Parlamento Europeo de ...

<sup>7</sup> Resolución B-4-0150/96, D.O. n° C 65, de 4.3.96, pág. 172.

<sup>8</sup> Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, Informe del Grupo de Alto Nivel creado en virtud de la Decisión del Consejo de 11 de marzo de 1996 dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo, Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea. SEC(96) 1083 final, de 12.06.1996.



Considerando que, habida cuenta del principio de subsidiariedad, las normas y procedimientos de inspección en pista, incluida la inmovilización en tierra de aeronaves, deben ser armonizados para garantizar una eficacia coherente en todos los aeropuertos, lo cual reducirá también el uso selectivo de determinados aeropuertos para eludir un control adecuado; considerando que un planteamiento armonizado de la aplicación efectiva de dichas normas internacionales por los Estados miembros evitará que se falsee la competencia y se beneficiará de una postura común más fuerte en las relaciones con terceros países;

Considerando que la información recogida en cada uno de los Estados miembros deberá ponerse a disposición de todos los otros Estados miembros y de la Comisión para garantizar el control más eficaz posible del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad por parte de las compañías aéreas extranjeras;

Considerando que, a la vista de las razones antes citadas, es necesario establecer, a escala de la Comunidad, un procedimiento para la evaluación de las aeronaves extranjeras y los mecanismos correspondientes de cooperación entre los Estados miembros para compartir y analizar la información y elaborar conclusiones;

Considerando que las aeronaves que aterrizan en la Comunidad habrán pasado en algún momento una inspección, cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad;

Considerando que, dado el carácter sensible de la información relativa a la seguridad, la única forma de garantizar la recogida de dicha información es asegurar una utilización adecuada de los datos y la confidencialidad de las fuentes;

Considerando que el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad debe corregirse; considerando que las aeronaves en las que sean necesarias medidas correctoras deben, cuando las deficiencias sean claramente peligrosas para la seguridad, ser inmovilizadas en tierra hasta que se haya reparado el incumplimiento; considerando que se debe prever el derecho de recurso contra tales decisiones;

Considerando que los servicios existentes en el aeropuerto de inspección pueden ser tales que las autoridades competentes se vean obligadas a autorizar a la aeronave a dirigirse a un aeropuerto adecuado, siempre y cuando se cumplan los requisitos para un traslado seguro;

Considerando que es necesario prever que la Comisión pueda adoptar rápidamente medidas de mejora de la seguridad en relación con casos específicos de riesgo en materia de seguridad; considerando que la Comisión también debe poder adoptar rápidamente medidas para la aplicación de los requisitos de los artículos 4, 5 y 6; considerando que, a tal efecto, deberá crearse un Comité y que se deberá establecer un procedimiento de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión en dicho Comité,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*  
Objetivo

El objetivo de la presente Directiva será contribuir a mejorar la seguridad aérea mediante el control de las aeronaves de terceros países siempre que se sospeche que no se explotan con arreglo a las normas internacionales de seguridad, la recogida y difusión de la información relativa a las carencias, de forma que se pueda disponer de pruebas suficientes para decidir sobre las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los viajeros y la provisión de medidas destinadas a corregir las carencias detectadas.

*Artículo 2*  
Ámbito de aplicación

La presente Directiva será aplicable a las aeronaves de terceros países que aterricen en aeropuertos situados en los Estados miembros de la Comunidad.

Quedarán excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva las aeronaves de Estado, tal como se definen en el Convenio de Chicago, y las aeronaves de una masa máxima de despegue inferior a 5.700 kg que no se dediquen a actividades comerciales de transporte aéreo.

No obstante, la presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros, teniendo debidamente en cuenta el Derecho comunitario, de efectuar inspecciones en las aeronaves que aterricen en sus aeropuertos.

*Artículo 3*  
Definiciones

A efectos de la presente Directiva, incluidos sus Anexos, se entenderá por:

*"Autoridad competente"*, la administración, autoridad u organización designada por un Estado encargada de realizar la inspección de las aeronaves.

*"Informe confidencial"*, un informe presentado voluntariamente por una persona que se haya visto envuelta en un incidente o haya sido testigo del mismo; la entidad que reciba el informe eliminará de este último cualquier indicio de la identidad del autor con objeto de garantizar la confidencialidad.

*"Inmovilización en tierra"*, la prohibición formal de que una aeronave abandone un aeropuerto.

*"Normas internacionales de seguridad"*, las normas de seguridad incluidas en los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 en la versión vigente en la fecha de adopción de la presente Directiva.

*"Inspección en pista"*, el examen a bordo de una aeronave o en torno a la misma para comprobar la validez de la documentación de la aeronave y de su tripulación y el estado aparente de la aeronave y su equipo.

*"Aeronaves de terceros países"*, las aeronaves cuya explotación es realizada por una compañía aérea cuyo certificado de explotador de servicios aéreos es expedido por un Estado que no es un Estado miembro de la Comunidad.

#### *Artículo 4*

#### Recogida de información

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros recogerán toda la información que se considere útil para el cumplimiento del objetivo fijado en el artículo 1 de la presente Directiva, incluida:

- Información importante en materia de seguridad, disponible en particular a partir de:
  - reclamaciones de los pasajeros;
  - informes de los pilotos;
  - informes de las entidades de mantenimiento;
  - informes de incidentes.
  
- Información sobre medidas adoptadas tras una inspección en pista, como:
  - inmovilización en tierra de la aeronave;
  - acceso al país prohibido a la aeronave o al operador;
  - necesidad de medidas correctoras;
  - contactos con la autoridad competente del operador.
  
- Información de seguimiento relativa al operador, como:
  - medidas correctoras aplicadas;
  - repetición de anomalías.

Esta información se hará constar en un formulario de informe tipo que incluya como mínimo los datos que se indican en el formulario del Anexo 1.

2. Otras entidades, independientes de las autoridades competentes de los Estados miembros y entre cuyas actividades se incluye la recogida de informes de incidentes (incluidos informes confidenciales), podrán contribuir también al intercambio de información descrito en el artículo 6.

*Artículo 5*  
Inspección en pista

1. La autoridad competente de cada Estado miembro garantizará que las aeronaves de terceros países que aterricen en cualquiera de sus aeropuertos y de las que se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad sean sometidas a inspecciones en pista de acuerdo con el siguiente procedimiento:

a) todas las aeronaves:

- que muestren indicios de malas condiciones de mantenimiento o con daños o defectos evidentes;
- de las que se haya informado que han realizado maniobras anormales desde su entrada en el espacio aéreo de un Estado miembro;
- que hayan sido sometidas a una inspección en pista previa en la que se hayan manifestado deficiencias, mientras dichas deficiencias no hayan sido corregidas;

b) un 10% del tráfico, con un mínimo de una vez a la semana, de

- las aeronaves cuyo operador haya sido objeto de un informe tipo en virtud del artículo 4;
- las aeronaves cuyo operador o el país de su operador hayan sido objeto de una decisión en virtud del artículo 9.

2. La inspección en pista se realizará de acuerdo con el procedimiento descrito en el Anexo 2 y utilizando un modelo de informe de inspección en pista que incluya como mínimo los datos que se indican en el formulario adjunto a dicho Anexo. Una vez realizada la inspección en pista, se facilitará al comandante de la aeronave una copia del informe de inspección.

3. Cuando se realice una inspección en pista en virtud de lo dispuesto en la presente Directiva, la autoridad competente hará todo lo posible para evitar que la aeronave sufra demoras innecesarias.

*Artículo 6*  
Intercambio de información

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros participarán en el intercambio mutuo de información.

2. Todos los informes tipo citados en el apartado 1 del artículo 4 y los informes de inspección en pista citados en el apartado 2 del artículo 5 se pondrán, sin demora, a disposición de las autoridades competentes de los Estados miembros y de la Comisión, cuando así se solicite.

3. Siempre que un informe tipo muestre la existencia de un riesgo potencial en materia de seguridad o que un informe de inspección en pista revele que una aeronave no cumple las

normas internacionales de seguridad y puede suponer un posible riesgo en materia de seguridad, el informe será comunicado sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Comisión.

#### *Artículo 7*

##### Protección de la información

1. La información intercambiada de acuerdo con el artículo 6 se utilizará exclusivamente para los fines de la presente Directiva y el acceso a la misma estará limitado a las autoridades competentes participantes y a la Comisión.
2. La confidencialidad de la información dada voluntariamente, en especial por la tripulación de las aeronaves sujetas a inspección en pista, se garantizará mediante la supresión de toda señal de identificación de la fuente de dicha información.

#### *Artículo 8*

##### Inmovilización en tierra de una aeronave

1. En los casos de incumplimiento de las normas internacionales de seguridad que representen un riesgo manifiesto para la seguridad, la autoridad competente que realice la inspección en pista deberá inmovilizar en tierra a la aeronave hasta que se haya eliminado el riesgo.
2. En el caso de que una aeronave haya sido inmovilizada en tierra, la autoridad competente del Estado miembro donde se haya realizado la inspección informará inmediatamente a las autoridades competentes de los países interesados.
3. Si las deficiencias a las que hace referencia el apartado 1 del presente artículo no pueden ser totalmente reparadas en el aeropuerto en el que se realiza la inspección, la autoridad competente del Estado miembro donde se haya realizado la inspección, en colaboración con el Estado responsable de la explotación de la aeronave en cuestión, podrá decidir las condiciones necesarias en las que se podrá autorizar a la aeronave a volar de forma segura y sin recargo de precio para los pasajeros a un aeropuerto en el que las deficiencias puedan ser corregidas.
4. En las circunstancias descritas en el apartado 3, la autoridad competente del Estado miembro en el que se haya realizado la inspección lo notificará a las autoridades competentes de los Estados sobre los que vuele la aeronave y del Estado en el que la aeronave vaya a aterrizar para la reparación.
5. El propietario o el operador de la aeronave o su representante en el Estado miembro interesado tendrá derecho de recurso contra una decisión de inmovilización en tierra adoptada por la autoridad competente del Estado miembro. La interposición del recurso por sí misma no dará lugar a la suspensión de la inmovilización en tierra.

*Artículo 9*  
**Medidas para mejorar la seguridad**

A partir de la información disponible a través de los artículos 4, 5 y 6, la Comisión podrá decidir, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 11 y en función de la importancia del riesgo de seguridad detectado,:

- inspecciones en pista sistemáticas y otras medidas de vigilancia de un operador específico o de los operadores de un tercer país específico;
- prohibición o imposición de condiciones especiales respecto de las actividades de un operador específico o de los operadores de un tercer país específico en aeropuertos de la Comunidad hasta que se adopten por la autoridad competente de dicho tercer país acuerdos satisfactorios de medidas correctoras.

La Comisión informará al Comité citado en el artículo 11 de los resultados de los contactos mantenidos con el tercer país en cuestión con objeto de ofrecer una evaluación de control de seguridad de su autoridad competente por un equipo cualificado de expertos.

*Artículo 10*  
**Medidas de aplicación**

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas operativas adoptadas y de los recursos asignados para la aplicación de las disposiciones de los artículos 4, 5 y 6.

2. La Comisión podrá, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 11, adoptar todas las medidas necesarias para facilitar la aplicación de los artículos 4, 5 y 6, como:

- elaborar la lista de la información que se debe recoger;
- precisar el contenido y los procedimientos de las inspecciones en pista;
- definir el formato de almacenamiento y difusión de datos;
- crear o apoyar a los organismos oportunos para la gestión o la explotación de las herramientas necesarias para la recogida y el intercambio de la información.

*Artículo 11*  
**Comité**

1. La Comisión estará asistida por un comité consultivo compuesto por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre el proyecto en un plazo de tiempo que podrá ser determinado por el presidente en función de la urgencia de la cuestión, mediante votación si fuera necesario.

El dictamen se incluirá en las actas; además, todo Estado miembro tendrá derecho a pedir que su postura se recoja en las actas.

La Comisión tendrá en cuenta el dictamen del Comité e informará a este último de qué forma se ha tenido en cuenta su dictamen.

#### *Artículo 12*

##### Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el sistema de sanciones por incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas sanciones. Las sanciones previstas deberán ser efectivas, proporcionales y disuasorias.

2. Los Estados miembros notificarán las disposiciones correspondientes a la Comisión a más tardar el ... , así como toda modificación posterior tan pronto como sea posible.

#### *Artículo 13*

##### Aplicación de la Directiva

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el primero de julio 1998. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

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

#### *Artículo 14*

##### Entrada en vigor

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

#### *Artículo 15*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.





**Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)**  
**(*País*)**  
**SAFA**  
**Informe Tipo**

1. N°
2. Fuente
3. Fecha
4. Lugar
5. (suprimido)
6. Compañía aérea
7. Número AOC
8. País
9. Autoridad Aeronáutica Nacional (AAN)
10. Ruta: desde
11. N° de vuelo
12. Ruta: a
13. N° de vuelo
14. Fletado por la compañía aérea\*  
\*(si procede)
15. AAN del fletador
16. Tipo de aeronave
17. Marca de matrícula
18. N° de construcción
19. Tripulación de vuelo: País que otorga la licencia
20. Observaciones
21. (suprimido)
22. Nombre del coordinador nacional
23. Firma

- I. La inspección en pista deberá incluir la totalidad o una parte de los aspectos siguientes, en función del tiempo disponible:
1. Comprobación de la existencia y validez de los documentos necesarios para vuelos internacionales, como certificado de matrícula, diario de a bordo, certificado de aeronavegabilidad, licencias de los miembros de la tripulación, licencia de la estación de radio, lista de pasajeros y manifiesto de carga, etc.
  2. Comprobación de que la composición y cualificación de la tripulación de vuelo cumplen los requisitos del Anexo I y el Anexo 6 del Convenio de Chicago (Anexos OACI).
  3. Comprobación de que la documentación operativa (datos del vuelo, plan operativo de vuelo, diario técnico) y la preparación de vuelo necesarias para demostrar que el vuelo se ha preparado de acuerdo con el Anexo 6 de la OACI.
  4. Comprobación de la existencia y estado de los dispositivos requeridos para la navegación internacional, de acuerdo con el Anexo 6 de la OACI:
    - Certificado de explotador de servicios aéreos
    - Certificado de ruidos y emisiones
    - Manual de operaciones (incluida MEL<sup>9</sup>) y manual de vuelo
    - Equipo de seguridad
    - Equipo de seguridad de la cabina
    - Equipo necesario para el vuelo de que se trate, incluido equipo de radiocomunicación y radionavegación - Registradores de a bordo.
  5. Comprobación de que las condiciones de la aeronave y su equipo (incluidos daños y reparaciones) garantizan el cumplimiento de las normas del Anexo 8 de la OACI.
- II. Tras la inspección en pista deberá realizarse el informe correspondiente, que deberá incluir la información general descrita y una relación de los dispositivos comprobados, junto con una indicación de las deficiencias halladas en cada uno de dichos dispositivos, o cualquier observación específica que se considere necesaria.

---

<sup>9</sup> Lista de equipo mínimo.



**Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)**  
**(País)**  
**SAFA**  
**Informe de inspección en pista**

1. N°
2. Fuente
3. Fecha
4. Lugar
5. Hora local
6. Compañía aérea
7. Número AOC
8. País
9. Autoridad Aeronáutica Nacional (AAN)
10. Ruta: desde
11. N° de vuelo
12. Ruta: a
13. N° de vuelo
14. Fletado por la compañía aérea\*  
\*(si procede)
15. AAN del fletador
16. Tipo de aeronave
17. Marca de matrícula
18. N° de construcción
19. Tripulación de vuelo: País que otorga la licencia
20. Observaciones
21. Nombres de los Inspectores:

*El presente informe es un acta de lo que se ha constatado en la presente inspección y no debe considerarse como prueba de que la aeronave es apta para el vuelo previsto.*

22. Nombre del coordinador nacional
23. Firma

Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)  
(*País*)

Elemento	Comprobado	Observaciones
<i>A. Pupitre</i>		
<i>A.1. Documentación</i>		
1. Manuales		
2. Certificado de matrícula		
3. Certificado acústico (si procede)		
4. Certificado de seguro		
5. Certificado AOC		
6. Licencia de la estación de radio		
7. Certificado de aeronavegabilidad		
<i>A.2. Datos de vuelo</i>		
8. Plan de vuelo operativo		
9. Distribución de la carga		
<i>A.3. Equipo de seguridad</i>		
10. Extintores portátiles		
11. Chalecos salvavidas		
12. Cinturones de seguridad		
13. Equipos de oxígeno		
<i>A.4. Licencias de la tripulación</i>		
14. Tripulación de vuelo		
<i>A.5. Cuaderno técnico</i>		
15. Autorización de servicio		
16. Deficiencia por reparar		
17. Conformidad de mantenimiento		
18. Inspección antes del vuelo		
<i>B. Seguridad/Cabina</i>		
19. Equipo de emergencia		
20. Botiquín de primeros auxilios		
21. Extintores portátiles		
22. Hachas y pie de cabra		
23. Chalecos salvavidas		
24. Cinturones de seguridad		
25. Iluminación y señalización de salidas de emergencia		
26. Toboganes de evacuación		
27. Instrucciones de seguridad		
<i>C. Estado de la aeronave</i>		
28. Estado general exterior		
29. Puertas y escotillas		
30. Comandos de vuelo		
31. Ruedas y neumáticos		

- 32. Tren de aterrizaje*
- 33. Alojamiento de las ruedas*
- 34. Tobera de entrada y salida de aire*
- 35. Paletas de ventilador*
- 36. Hélices*
- 37. Reparaciones aparentes*
- 38. Daños aparentes no reparados*
- 39. Fugas*

## FICHA DE FINANCIACIÓN

**1. Denominación de la medida**

Propuesta de Directiva del Consejo por la que se establece un procedimiento de evaluación de la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

**2. Línea presupuestaria**

B2.702 Seguridad de los transportes

**3. Fundamento jurídico**

Apartado 2 del artículo 84

**4. Descripción de la medida**

**4.1. Objetivo general**

Contribuir a la mejora de la seguridad aérea mediante la evaluación de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

**4.2. Periodo abarcado y modalidades de renovación o prórroga**

Indefinido

**5. Clasificación del gasto o del ingreso**

**5.1. Gasto no obligatorio**

**5.2. Créditos disociados**

**6. Naturaleza del gasto**

Subvención para cofinanciación con otras fuentes del sector público.

**7. Incidencia financiera**

### 7.1. Método de cálculo del coste total de la operación

Los costes de todo el programa para el próximo año se han calculado utilizando las normas aplicables a las Autoridades Aeronáuticas Nacionales en Europa. Estos costes se utilizan actualmente para las estimaciones presupuestarias en otras organizaciones internacionales como la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil) y las JAA (Autoridades Aeronáuticas Conjuntas). Se ha actuado así porque las actividades cubiertas por esta Directiva se desarrollarán en estrecha colaboración con esas dos organizaciones.

Las normas son las siguientes: mano de obra, 400 ECU hombre/día; subvención de mantenimiento, 200 ECU día; promedio de costes de viaje, 1000 ECU por jornada.

Los costes totales se han estimado en 3.147.100 ECU (véase presupuesto provisional en el Anexo) para el primer año, incluidos los costes de puesta en marcha.

Se sugiere que la contribución de la Comisión se limite a un 10% de dichos costes, aproximadamente, es decir, 300.000 ECU.

### 7.2. Desglose de los costes por elementos

Créditos de compromiso en millones de ecus  
(a precios actuales)

Desglose	Año 1997
Subvención para puesta en marcha y primer año de funcionamiento	300.000
Total	300.000

### 8. Disposiciones antifraude

Control por los servicios competentes de la Comisión a partir de los justificantes presentados y, si procede, de inspecciones *in situ*.

### 9. Elementos de análisis coste-eficacia

#### 9.1. Objetivos específicos y cuantificables; población destinataria

- El objetivo es contribuir a la mejora de la seguridad aérea garantizando que las compañías aéreas de terceros países se ajustan a las normas internacionales de seguridad. Para alcanzar este objetivo será necesario inspeccionar las aeronaves extranjeras que aterricen en aeropuertos de la



Comunidad, recoger y difundir información sobre dichas aeronaves y adoptar las medidas oportunas para garantizar que se apliquen las medidas correctoras que proceda.

- La subvención se concederá a la organización internacional (JAA) que organizará y coordinará todo el programa en nombre de cada uno de los Estados.

- Dado que el objetivo general es mejorar la seguridad garantizando que las compañías aéreas de terceros países cumplen de forma aceptable las normas internacionales de seguridad, se considerará población destinataria a todos los ciudadanos europeos que viajan en avión y a las personas que viven cerca de los aeropuertos.

### **9.2. Justificación de la medida**

Cada Estado miembro será responsable de las inspecciones realizadas en sus aeropuertos, aunque un programa coordinado que incluya el almacenamiento y la difusión de la información y la provisión de inspectores de apoyo temporal será la forma más eficaz de garantizar la aplicación del programa en la Comunidad, evitándose el riesgo de que las compañías de terceros países utilicen aeropuertos o Estados miembros específicos para eludir las inspecciones.

### **9.3. Seguimiento y evaluación de la medida**

La Comisión hará un estrecho seguimiento de la gestión del programa a través de su participación en el Comité de Dirección del Programa creado a tal efecto.

## **10. Gastos administrativos (Sección III, Parte A del presupuesto)**

La movilización real de los recursos administrativos necesarios dependerá de la decisión anual de la Comisión sobre la asignación de recursos, habida cuenta del volumen de personal y cantidades adicionales autorizado por la autoridad presupuestaria.

### 10.1. Efectos sobre el número de puestos

Tipo de puesto	Personal asignado a la gestión de la operación		Fuente		Duración
	<u>Puestos permanentes</u>	<u>Puestos temporales</u>	Recursos existentes en la DG o departamento	Recursos adicionales	
Funcionarios o personal temporal					
A	1		1		Indefinida
B	1		1		Indefinida
C					
Otros recursos					
<b>Total</b>	<b>2</b>		<b>2</b>		

### 10.2. Incidencia financiera global de los recursos humanos adicionales

ECU

	Importe	Método de cálculo
Funcionarios		
Personal temporal		
Otros recursos (indíquese partida presupuestaria)		
<b>Total</b>		

Los gastos anuales correspondientes a los recursos humanos necesarios para la ejecución de esta medida se harán disponibles mediante la movilización de recursos existentes: funcionarios (Títulos A1, A2, A4, A5): 200.000 ECU/año.

### 10.3. Incremento de otros gastos administrativos como consecuencia de la operación

ECU

Partida presupuestaria	Importes	Método de cálculo
<b>Total</b>		

Los gastos anuales relativos a las misiones necesarias para la ejecución de esta medida se harán disponibles a través de la movilización de recursos existentes: artículo A-130/6300 ecus/año.



ISSN 0257-9545

COM(97) 55 final

# DOCUMENTOS

ES

07 11 01

---

N° de catálogo : CB-CO-97-061-ES-C

ISBN 92-78-16166-7

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo