



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 26.11.2002
COM(2002) 664 final

2002/0014 (COD)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países
que utilizan los aeropuertos de la Comunidad**

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado
CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 14 de enero de 2002 la Comisión remitió al Consejo y al Parlamento Europeo su propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad [COM (2002) 8 final - 2002/0014(COD)].

El Comité Económico y Social formuló un dictamen favorable el 17 de julio de 2002.

El Comité de las Regiones decidió no formular dictamen alguno.

El 3 de septiembre de 2002, el Parlamento Europeo formuló su dictamen en primera lectura, acompañado de diecinueve enmiendas a la propuesta de la Comisión.

De las diecinueve enmiendas adoptadas por el Parlamento Europeo, la Comisión aceptó trece: seis totalmente (nº 1, 4, 5, 13, 16, 22), seis con ligeras modificaciones de redacción (nº 2, 9, 11, 18, 20, 21) y una en parte, proponiendo una formulación alternativa que recogiera el espíritu de la misma (nº 12).

1. MODIFICACIÓN DE LOS CONSIDERANDOS

La modificación del considerando 3 hace hincapié en el hecho de que la Comunidad no pide a los terceros países algo que ella misma no está haciendo ya (cf. enmienda 1).

La modificación del considerando 4 pone de relieve que el control de las normas de seguridad es necesario para todos los aviones. El texto de la enmienda adoptada por el Parlamento Europeo ha sido objeto de una pequeña modificación (cf. enmienda 2).

La modificación del considerando 5 subraya que la eficacia de las inspecciones en pista queda garantizada por la aplicación de métodos unificados (cf. enmienda 4).

La modificación del considerando 6 pone de relieve que la acción comunitaria no va dirigida a terceros países, sino a las aeronaves de estos que no cumplen las normas internacionales de seguridad (cf. enmienda 5).

Un nuevo considerando introduce la noción de procedimiento de muestreo para las inspecciones, aplicado ya en la práctica por varios Estados miembros (cf. enmienda 9).

Un nuevo considerando propone el refuerzo de la inspección de las aeronaves o de las compañías aéreas sobre las que ya se hayan detectado deficiencias. En la práctica, diversos Estados miembros aplican ya este procedimiento (cf. enmienda 9).

La modificación del considerando 13 (considerando 15 en el nuevo texto) tiene por objeto garantizar el mejor uso de los datos de seguridad existentes.

El texto de la enmienda adoptada por el Parlamento Europeo ha sido objeto de una pequeña modificación (cf. enmienda 11).

Un nuevo considerando 16 hace hincapié en el hecho de que tanto la Directiva como la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea tendrán debidamente en cuenta los procedimientos y el conocimiento existentes. Se acepta el espíritu de la enmienda 12 del Parlamento Europeo, aunque con una formulación diferente (cf. enmienda 12).

2. ENMIENDAS A LOS ARTÍCULOS 1 Y 5

En la propuesta original, las inspecciones en pista sólo podían llevarse a cabo en caso de sospecha de incumplimiento de las normas internacionales de seguridad por parte de una aeronave. La nueva redacción de los artículos 1 y 5 también permite que se lleven a cabo inspecciones por muestreo, siempre y cuando no sean discriminatorias (cf. enmiendas 13 y 16, respectivamente).

3. ENMIENDAS AL ARTÍCULO 7

Para evitar que los documentos publicados puedan prestarse a confusiones perjudiciales para la reputación de las partes implicadas, se ha añadido una frase para garantizar que la información técnica se presente de manera comprensible (cf. enmienda 20).

Asimismo, se añade una frase relativa a la información al público sobre las medidas adoptadas por las autoridades en relación con las reclamaciones recibidas (cf. enmienda 18).

4. ENMIENDA AL APARTADO 4 DEL ARTÍCULO 9

La incorporación de texto adicional permite mayor precisión por lo que respecta a las posibles medidas para mejorar la seguridad en los países de procedencia. La enmienda adoptada por el Parlamento Europeo coincidía con el punto de vista manifestado por la Comisión en la Comunicación titulada “Una contribución de la Comunidad Europea a la mejora de la seguridad aérea mundial”¹. El texto de la enmienda adoptada por el Parlamento Europeo ha sido objeto de una pequeña modificación (cf. enmienda 21).

5. ENMIENDA AL ARTÍCULO 13

Se trata de un mero cambio de redacción para mejorar el texto (cf. enmienda 22).

Visto el apartado 2 del artículo 250 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión ha elaborado la presente propuesta modificada.

¹ COM (2001) 390 final, 16.07.2001

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países
que utilizan los aeropuertos de la Comunidad**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión²,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁵,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Resolución adoptada por el Parlamento Europeo el 15 de febrero de 1996⁶ señala la necesidad de que la Comunidad adopte una posición más activa y desarrolle una estrategia para mejorar la seguridad de sus ciudadanos que viajan en avión o viven cerca de aeropuertos.
- (2) La Comisión ha publicado una Comunicación dirigida al Consejo y al Parlamento Europeo, titulada "Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea"⁷.
- (3) Dicha Comunicación reconoce claramente que la seguridad puede ser incrementada efectivamente si se consigue que las aeronaves cumplan plenamente, **como ya ocurre en la Comunidad**, las normas internacionales de seguridad que recogen los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

² DO C 103, 30.4.2002, p. 351

³ DO C ..., ..., p. ...

⁴ DO C ..., ..., p. ...

⁵ DO C ..., ..., p. ...

⁶ Resolución B4-0150/96, DO C 65 de 4.3.1996, p. 172.

⁷ 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 1966. "Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea", SEC(96) 1083 final, 12.6.1996.

- (4) **Es importante que todas las aeronaves puedan ser objeto de las inspecciones oportunas. Sin embargo,** la experiencia ha demostrado que algunos terceros países no siempre aplican y ponen en vigor las normas internacionales de seguridad y que, por consiguiente, para mejorar la seguridad del transporte en la Comunidad es necesario que se garantice **en los aeropuertos comunitarios** el control del cumplimiento de las normas internacionales.
- (5) Las normas y procedimientos de inspección en pista, incluida la inmovilización en tierra de aeronaves, deben ser armonizados para lograr, **mediante métodos unificados,** la misma eficacia en todos los aeropuertos, lo cual reducirá también el uso selectivo de determinados aeropuertos de destino por las aeronaves pertenecientes a terceros países para así eludir un control adecuado.
- (6) Un planteamiento armonizado de la aplicación efectiva de dichas normas internacionales por los Estados miembros evitará que se falsee la competencia y conseguirá una posición común más fuerte **frente a las aeronaves** de terceros países **que no cumplen las normas internacionales de seguridad.**
- (7) La información recogida en cada uno de los Estados miembros debe ponerse a disposición de todos los demás 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 aeronaves pertenecientes a terceros países.
- (8) A la vista de las razones antes mencionadas, es necesario establecer un procedimiento de ámbito comunitario para la evaluación de las aeronaves extranjeras, así como los correspondientes mecanismos de cooperación entre los Estados miembros para compartir y analizar la información y extraer conclusiones.
- (9) Las aeronaves que aterricen en la Comunidad en cualquier momento habrán de pasar una inspección, cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad.
- (10) **Pueden realizarse también inspecciones en pista, de acuerdo con un procedimiento de muestreo, en el caso de las aeronaves sobre las que no exista ninguna sospecha particular, siempre que se lleven a cabo de manera no discriminatoria.**
- (11) **Las inspecciones podrían efectuarse en mayor grado sobre aquellas aeronaves en las que en el pasado ya se hayan detectado a menudo deficiencias o sobre los aparatos de compañías aéreas cuyas aeronaves hayan llamado la atención con mayor frecuencia.**
- (12) 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, sin perjuicio del derecho que asiste a los ciudadanos de la Unión a estar

informados de los esfuerzos realizados para garantizar su seguridad, así como de los casos más graves que atañen a la seguridad aérea.

- (13) Cuando las deficiencias detectadas sean claramente peligrosas para la seguridad, las aeronaves en las que sean necesarias medidas correctoras deben ser inmovilizadas en tierra hasta que se haya reparado el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad.
- (14) Las instalaciones disponibles en el aeropuerto de inspección pueden obligar a las autoridades competentes a autorizar que la aeronave se encamine a un aeropuerto adecuado, siempre y cuando se cumplan los requisitos para un traslado seguro.
- (15) Es necesario que la Comisión elabore medidas relacionadas con casos específicos de riesgo en materia de seguridad, así como para la aplicación de los requisitos de los artículos 4, 5 y 6. Se creará un Comité y se establecerá un procedimiento de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión en dicho Comité. **La Comisión debería facilitar a este Comité estadísticas y datos recopilados en el marco de otras medidas comunitarias en relación con incidentes particulares que pudieran revestir importancia para la detección de deficiencias que representen un riesgo para la seguridad.**
- (16) **Es necesario tener en cuenta la cooperación y los intercambios de información en el marco de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y recurrir en la medida de lo posible a los conocimientos técnicos disponibles en materia de procedimientos de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA), en especial en caso de que la gestión de esta actividad se transfiera ulteriormente a la Agencia Europea de Seguridad Aérea.**
- (17) Habida cuenta de que las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva constituyen medidas de alcance general conforme a lo dispuesto en el artículo 2 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁸, su adopción debe efectuarse con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5 de dicha Decisión.

⁸

DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo

La presente Directiva tiene por objeto contribuir a mejorar la seguridad aérea mediante:

- la recogida y difusión de información a fin de disponer de datos suficientes para decidir las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los viajeros, así como de las personas que se encuentren en tierra;
- la inspección de las aeronaves de terceros países, sus operaciones y tripulaciones, **en particular** siempre que exista una sospecha razonable de que no cumplen las normas internacionales de seguridad, así como su inmovilización en tierra, si ello resultara necesario para garantizar la seguridad inmediata;
- la adopción y aplicación de medidas adecuadas de corrección de las carencias detectadas.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, 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, conforme a la definición que figura en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, denominado en adelante Convenio de Chicago, y las aeronaves de una masa máxima de despegue inferior a 5700 kg. que no se dediquen a actividades comerciales de transporte aéreo.

No obstante, la presente Directiva no limitará el derecho de los Estados miembros, teniendo debidamente en cuenta el Derecho comunitario, de inspeccionar, inmovilizar en tierra, vedar o imponer condiciones a las aeronaves que aterricen en sus aeropuertos.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

"inmovilización en tierra", la prohibición formal de que una aeronave abandone un aeropuerto, y la adopción de las medidas necesarias para inmovilizarla;

"normas internacionales de seguridad", las normas de seguridad enunciadas en el Convenio de Chicago y en sus Anexos, en la versión vigente en el momento de la inspección;

"inspección en pista", el examen de las aeronaves de terceros países de conformidad con lo establecido en el Anexo II;

"aeronaves de terceros países", las aeronaves que no sean utilizadas ni explotadas bajo el control de la autoridad competente de un Estado miembro.

Artículo 4

Recogida de información

Los Estados miembros crearán un mecanismo destinado a recoger cuanta información se considere útil para la consecución del objetivo enunciado en el artículo 1 de la presente Directiva; dicha información incluirá:

- a) Información importante en materia de seguridad, disponible en particular a partir de:
 - informes de los pilotos
 - informes de las entidades de mantenimiento
 - informes de incidentes
 - otras organizaciones independientes de las autoridades competentes de los Estados miembros
 - reclamaciones.
- b) Información sobre medidas adoptadas tras una inspección en pista, como:
 - inmovilización en tierra de la aeronave
 - prohibición de acceso de la aeronave o del operador al país
 - necesidad de medidas correctoras
 - contactos con la autoridad competente del operador.
- c) Información de seguimiento relativa al operador, como:
 - medidas correctoras aplicadas
 - repetición de anomalías.

Esta información se hará constar en un impreso de informe tipo que incluya los datos que se indican en el Anexo I.

Artículo 5

Inspección en pista

1. Cada Estado miembro dispondrá los procedimientos necesarios para someter a inspecciones en pista a las aeronaves de terceros países que aterricen en cualquiera de sus aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad. Al aplicar dichos procedimientos, la autoridad competente prestará una atención particular a las aeronaves:
 - de las que se haya recibido información señalando las malas condiciones de su mantenimiento o que presenten daños o defectos evidentes;
 - sobre las que se haya informado de que han realizado, desde su entrada en el espacio aéreo de un Estado miembro, maniobras anormales que susciten preocupación sobre su seguridad;
 - de las cuales una inspección previa en pista haya desvelado deficiencias que den lugar a graves sospechas de que no cumplen las normas internacionales, y cuando el Estado miembro sospeche que las deficiencias pueden no haber sido corregidas;
 - registradas en países cuyas autoridades competentes hayan dado indicios de no ejercer la adecuada supervisión de seguridad, o
 - sobre cuyo operador haya motivos para sospechar en razón de la información recopilada en virtud del artículo 4, o cuando, anteriormente, una aeronave utilizada por el mismo operador haya mostrado deficiencias en una inspección en pista.
- 2. Podrán efectuare inspecciones en pista mediante un procedimiento de muestreo, incluso cuando no haya sospechas particulares. Tal procedimiento habrá de llevarse a cabo, no obstante, de manera no discriminatoria.**
- 3.** Los Estados miembros harán que se apliquen las oportunas inspecciones en pista y otras medidas de supervisión decididas en virtud del apartado 3 del artículo 9.
- 4.** La inspección en pista se realizará de acuerdo con el procedimiento descrito en el Anexo II y utilizando un modelo de informe de inspección en pista que incluya como mínimo los datos que se indican en el impreso adjunto al Anexo II. Una vez realizada la inspección en pista, se informará al comandante de la aeronave del contenido del informe de inspección, el cual será remitido, en caso de constatación de anomalías, al operador de la aeronave y a la autoridad competente interesada.

- 5.** 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 demoras de la aeronave sometida a inspección que excedan de lo razonable.

Artículo 6

Intercambio de información

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros participarán en el intercambio de información.
2. Todos los informes tipo citados en el artículo 4 y los informes de inspección en pista citados en el apartado 4 del artículo 5 se pondrán, sin demora, a disposición de las autoridades competentes de los Estados miembros y de la Comisión, cuando así lo soliciten.
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 supone un posible riesgo, el informe será comunicado sin demora a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Comisión.

Artículo 7

Protección y difusión de la información

1. La información intercambiada con arreglo a lo dispuesto en 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. Cada Estado miembro publicará con periodicidad semestral la información pública disponible respecto a:
 - el total de aeronaves inmovilizadas durante el período de seis meses transcurrido, con indicación, en particular, de datos como el tipo de aeronave, el nombre y país de procedencia de su operador, el Estado de registro, el motivo de la inmovilización y el aeropuerto y la fecha en los que esta se produjo, así como las medidas correctoras que hayan sido notificadas a raíz de la inmovilización;
 - el tipo de aeronave, el Estado de registro y el nombre y país de procedencia de los operadores cuyos aparatos hayan sido inmovilizados en más de una ocasión en los últimos 24 meses transcurridos, el motivo de las inmovilizaciones y el aeropuerto y la fecha en los que estas se impusieron, así como las medidas correctoras que hayan sido notificadas a raíz de la inmovilización;

- la lista de aeropuertos abiertos al tráfico internacional, el número de inspecciones en pista efectuadas y el movimiento de aviones de terceros países en cada uno de los aeropuertos que figura en la lista;
- el número de inspecciones en pista comunicadas en aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6;
- **breves resúmenes de las reclamaciones relativas a la seguridad de las aeronaves y de las medidas adoptadas en relación con dichas reclamaciones.**

La publicación de los motivos de las prohibiciones de vuelo impuestas a una aeronave habrá de ser simple, fácilmente comprensible e inequívoca.

3. La Comisión podrá tomar decisiones, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 11, en cuanto a la comunicación de información adicional a aquellas partes que puedan extraer algún provecho de la misma por lo que respecta a la mejora de la seguridad aérea.
4. La confidencialidad de la información facilitada 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. Cuando el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad constituya un riesgo manifiesto, la autoridad competente que realice la inspección en pista deberá inmovilizar en tierra a la aeronave hasta que se haya eliminado dicho 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 del operador interesado y del Estado en que esté registrada dicha aeronave.
3. Si el riesgo no impide a la aeronave volar sin viajeros ni carga de pago, 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, decidirá las condiciones necesarias en las que se podrá autorizar a la aeronave a volar de forma segura y sin viajeros o carga que paguen el transporte a un aeropuerto en el que las deficiencias puedan ser corregidas, e informará a los Estados que vayan a ser sobrevolados por dicha aeronave.

Artículo 9

Medidas para mejorar la seguridad y medidas de aplicación

1. Los Estados miembros informarán a los demás Estados miembros y a la Comisión acerca de las medidas operativas adoptadas y de los recursos asignados para la aplicación de las disposiciones de los artículos 4, 5 y 6.
2. Basándose en la información recopilada con arreglo al apartado 1, la Comisión, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 11, podrá 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 recopilar
 - precisar el contenido y los procedimientos de las inspecciones en pista
 - definir la forma de almacenamiento y difusión de datos
 - crear o apoyar a los organismos oportunos para la gestión o la explotación de los instrumentos necesarios para la recogida y el intercambio de la información.
3. A partir de la información obtenida en virtud de lo dispuesto en los artículos 4, 5 y 6, y de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 11, podrá tomarse una decisión sobre las oportunas inspecciones en pista y otras medidas de vigilancia, en particular, de un operador específico o de los operadores de un tercer país específico hasta que la autoridad competente de dicho tercer país adopte disposiciones satisfactorias para la aplicación de medidas correctoras.
4. La Comisión podrá adoptar cuantas medidas sean oportunas para cooperar con terceros países y prestarles asistencia al objeto de mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad aérea, **entre las que podrá figurar la ayuda en el mejora de las instalaciones locales de seguridad y de su personal para adaptarlos a las normas vigentes en la Comunidad.**

Artículo 10

Prohibición o imposición de condiciones para operar

Cuando un Estado miembro decida la prohibición o imposición de condiciones respecto de las actividades de un operador específico o de los operadores de un tercer país específico en sus aeropuertos hasta que la autoridad competente de dicho tercer país adopte disposiciones satisfactorias para la aplicación de medidas correctoras:

- a) dicho Estado miembro comunicará a la Comisión las medidas adoptadas;
- b) la Comisión podrá determinar, en consulta con el Comité establecido en el apartado 1 del artículo 11, las implicaciones a escala comunitaria del riesgo para la seguridad constatado;

- c) la Comisión podrá adoptar, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 11, cuantas medidas estime necesarias, incluida la ampliación a la Comunidad de las medidas que le hayan sido notificadas conforme a lo dispuesto en la letra a).

Artículo 11

Procedimiento decisorio

1. Asistirá a la Comisión el comité creado por el artículo 12 del Reglamento del Consejo (CEE) n° 3922/91 de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil⁹.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación establecido en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CEE, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 de su artículo 7 y en su artículo 8.
3. El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.
4. La Comisión también podrá consultar al comité sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación de la presente Directiva como, por ejemplo, la determinación de las implicaciones a escala comunitaria del riesgo para la seguridad constatado a que se refiere el artículo 10.

Artículo 12

Aplicación

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva en un plazo de dos años contados a partir de su entrada en vigor. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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 determinarán las modalidades de la mencionada referencia.

⁹ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

Artículo 13

Informe

En un plazo no superior a^(*), la Comisión ~~elaborará~~ **presentará** un informe **al Parlamento Europeo y al Consejo** relativo a su aplicación y, en particular, la de su artículo 10, en el que, entre otras cosas, tomará en consideración el desarrollo de los acontecimientos en la Comunidad y en los foros internacionales. El informe podrá estar acompañado de propuestas de revisión de la presente Directiva.

Artículo 14

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 15

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

por el Consejo
El Presidente

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

ANEXO I



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

SAFA

Informe Tipo

¹Nº-.....-.....

²Fuente:RI

³Fecha:-.....-.....
⁵ (suprimido)

⁴ Lugar:-.....-.....

⁶Compañía aérea:-.....-.....

⁷Número AOC:-.....-.....

⁸País:-.....-.....

⁹Ruta: desde-.....-.....

¹⁰Nº de vuelo:-.....-.....

¹¹Ruta: a-.....-.....

¹²Nº de vuelo:-.....-.....

¹³Fletado por la compañía aérea*:-.....-.....

¹⁴País del fletador: ..-.....-.....

* (si procede)

¹⁵Tipo de aeronave-.....-.....

¹⁶Marca de matrícula-.....-.....

¹⁷Nº de construcción-.....-.....

¹⁸Tripulación de vuelo: País que otorga la licencia:-.....-.....

¹⁹Observaciones:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

²⁰Acción llevada a cabo:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

²¹ (suprimido)

²²Nombre del coordinador nacional

²³Firma

ANEXO II

- 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 1 y el Anexo 6 del Convenio de Chicago (Anexos OACI).
 3. Comprobación de la documentación operativa (datos del vuelo, plan operativo de vuelo, diario técnico) y de 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 acústico y de emisiones
 - Manual de operaciones (incluida la lista MEL¹⁰) 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
 - Cajas negras.
 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 indicada más adelante, así como una relación de los elementos comprobados, junto con una indicación de las deficiencias halladas en cada uno de dichos elementos y cualquier observación específica que se considere necesaria.

¹⁰ Minimum Equipment List (lista de equipo mínimo).



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

SAFA

Informe de inspección en pista

¹Nº:-...-.....

²Fuente: RI

³Fecha:-...-...

⁵Hora local::.....

⁴Lugar:-...-...

⁶Compañía aérea:-...-...

⁷ número AOC:-...-...

⁸País:-...-...

⁹Ruta: desde-...-...

¹⁰Nº de vuelo:-...-...

¹¹Ruta: a-...-...

¹²Nº de vuelo:-...-...

¹³Fletado por la compañía aérea*-...-...

¹⁴País del fletador: ..-...-...

* (si procede)

¹⁵Tipo de aeronave-...-...

¹⁶Marca de matrícula-...-...

¹⁷Nº de construcción-...-...

¹⁸Tripulación de vuelo: País que otorga la licencia:-...-...

¹⁹Observaciones:

Código/Std /Comentario

Código/Std	Comentario
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	
.....-...-...	

²⁰Acción llevada a cabo:

.....

.....

.....

²¹Nombre del inspector:

El presente informe es acta de lo constatado en la presente ocasión y no debe considerarse como prueba de que la aeronave es apta para el vuelo previsto

²²Nombre del coordinador nacional

²³Firma

Autoridad Aeronáutica Nacional (*denominación*)
(País)

Elemento	Comprobado	Observaciones
A. Puesto de pilotaje		
General		
1. Estado general	1 ☐	1 ☐
2. Salida de emergencia	2 ☐	2 ☐
3. Equipo	3 ☐	3 ☐
Documentación		
4. Manuales	4 ☐	4 ☐
5. Listas de comprobación	5 ☐	5 ☐
6. Cartas de radionavegación	6 ☐	6 ☐
7. Lista MEL (equipo mínimo)	7 ☐	7 ☐
8. Certificado de matrícula	8 ☐	8 ☐
9. Certificado acústico (si procede)	9 ☐	9 ☐
10. Certificado AOC o equivalente	10 ☐	10 ☐
11. Licencia de la estación de radio	11 ☐	11 ☐
12. Certificado de aeronavegabilidad	12 ☐	12 ☐
Datos de vuelo		
13. Plan de vuelo operativo	13 ☐	13 ☐
14. Distribución de la carga	14 ☐	14 ☐
Equipo de seguridad		
15. Extintores portátiles	15 ☐	15 ☐
16. Chalecos salvavidas/flotador	16 ☐	16 ☐
17. Arnés	17 ☐	17 ☐
18. Equipos de oxígeno	18 ☐	18 ☐
19. Luz de destellos	19 ☐	19 ☐
Tripulación de vuelo		
20. Tripulación de vuelo ..	20 ☐	20 ☐
Libro de a bordo/diario técnico o equivalente		
21. Libro de a bordo	21 ☐	21 ☐
22. Conformidad de mantenimiento	22 ☐	22 ☐
23. Rectificación de deficiencia por reparar	23 ☐	23 ☐
24. Inspección antes del vuelo	24 ☐	24 ☐
B. Seguridad/Cabina		
1. Estado general interior	1 ☐	1 ☐
2. Asiento auxiliares de vuelo	2 ☐	2 ☐
3. Equipo de emergencia/botiquín de primeros auxilios	3 ☐	3 ☐
4. Extintores portátiles	4 ☐	4 ☐
5. Chalecos salvavidas/flotador	5 ☐	5 ☐
6. Cinturones de seguridad	6 ☐	6 ☐
7. Iluminación y señalización de salidas de emergencia, linternas	7 ☐	7 ☐
8. Toboganes de evacuación/balsas de salvamento (conforme a normativa)	8 ☐	8 ☐
9. Suministro de oxígeno (tripulación y pasajeros)	9 ☐	9 ☐
10. Instrucciones de seguridad	10 ☐	10 ☐
11. Tripulación de cabina suficientemente numerosa	11 ☐	11 ☐
12. Acceso a las salidas de emergencia	12 ☐	12 ☐
13. Seguridad del equipaje de los pasajeros	13 ☐	13 ☐
14. Número suficiente de asientos	14 ☐	14 ☐
C. Estado de la aeronave		
1. Estado general exterior	1 ☐	1 ☐
2. Puertas y escotillas	2 ☐	2 ☐
3. Comandos de vuelo	3 ☐	3 ☐
4. Ruedas y neumáticos ..	4 ☐	4 ☐
5. Tren de aterrizaje	5 ☐	5 ☐
6. Alojamiento de las ruedas	6 ☐	6 ☐
7. Tobera de entrada y salida de aire	7 ☐	7 ☐
8. Paletas de ventilador ..	8 ☐	8 ☐
9. Hélices	9 ☐	9 ☐
10. Reparaciones aparentes	10 ☐	10 ☐
11. Daños aparentes no reparados	11 ☐	11 ☐
12. Fugas	12 ☐	12 ☐
D. Carga		
1. Estado general de la bodega	1 ☐	1 ☐
2. Mercancías peligrosas	2 ☐	2 ☐
3. Seguridad de la carga transportada	3 ☐	3 ☐

FICHA DE FINANCIACIÓN

1. DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA

Propuesta de Directiva del Consejo relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

2. LÍNEA PRESUPUESTARIA

B2.702 Seguridad de los transportes y A-7031 Comités obligatorios

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Apartado 2 del artículo 80

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 Período 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 O DEL INGRESO

Subvención para cofinanciación con otras fuentes del sector público

7. INCIDENCIA FINANCIERA

7.1 Método de cálculo del coste total (definición de los costes unitarios)

Los costes de todo el programa para los próximos cinco años 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 euros hombre/día; subvención de mantenimiento, 200 euros día; promedio de costes de viaje, 1.000 euros por jornada.

Los costes anuales de funcionamiento relativos a la totalidad del programa se han estimado en 728.950 euros. Se sugiere que la contribución de la Comisión se limite a un 12%, es decir, 85.000 euros.

7.2 Desglose de los costes por elementos

Coste medio anual de 85 000 euros, cuya renovación se producirá cada año.

7.3 Gastos de funcionamiento para estudios, expertos, etc., incluidos en la parte B del Presupuesto

Véase más abajo.

7.4 Calendario de los créditos de compromiso y de pago

Coste medio anual de 85 000 euros, cuya renovación se producirá cada año.

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE

Control por los servicios competentes de la Comisión a partir de los justificantes presentados y, si procede, 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 Consecuencias para el número de puestos

Tipo de puesto		Personal asignado a la gestión de la operación		Fuente		Duración
		puestos permanentes	puestos temporales	recursos existentes en la DG o departamento	recursos adicionales	
Funcionarios o personal temporal	A	1		1		indefinida
	B	1		1		indefinida
	C					
Otros recursos						
Total		2		2		

10.2 Incidencia financiera global de los recursos humanos

euros

	Importe	Método de cálculo
Funcionarios	216 000	2 años-hombre × 108 000 (coste unitario) = 216 000 partidas A1, A2, A4 y A5
Personal temporal		
Otros recursos (indíquese partida presupuestaria)		
Total	216 000	

Los importes expresan el coste total de los puestos de trabajo suplementarios correspondiente al período total de aplicación de la medida si ésta tiene una duración determinada, o a un período de 12 meses si su duración es indeterminada.

10.3 Incremento de otros gastos administrativos como consecuencia de la operación

euros

Partida presupuestaria	Importes	Método de cálculo
A-07031 (comités cuya consulta es obligatoria)	19 500	2 reuniones del Comité con 15 expertos nacionales a una media de 650 euros
Total	19 500	

Los gastos imputados a la partida A-7 (comités cuya consulta es obligatoria) que figuran en el cuadro anterior correrán a cargo de la dotación global de la DG TRANS.