

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 47/2003**aprobada por el Consejo el 13 de junio de 2003****con vistas a la adopción de la Directiva 2003/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ...
relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la
Comunidad**

(2003/C 233 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA
UNIÓN EUROPEA,Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en
particular el apartado 2 de su artículo 80,Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) La Resolución sobre la catástrofe aérea frente a las costas de la República Dominicana adoptada por el Parlamento Europeo el 15 de febrero de 1996 ⁽⁴⁾ subraya 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 Parlamento Europeo y al Consejo, titulada «Definición de una estrategia comunitaria para mejorar la seguridad aérea».
- (3) Dicha Comunicación reconoce claramente que la seguridad puede ser incrementada efectivamente garantizando que las aeronaves cumplan plenamente las normas internacionales de seguridad que recogen los Anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («Convenio de Chicago»).
- (4) Con objeto de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad de la aviación civil en Europa debe introducirse un enfoque armonizado en la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad en la Comunidad. Para ello es necesario armonizar las normas y procedimientos de inspección en pista de aeronaves de terceros países que aterricen en aeropuertos situados en los Estados miembros.
- (5) Un planteamiento armonizado para la aplicación efectiva de dichas normas internacionales por los Estados miembros

evitará que se falsee la competencia. Una actitud común frente a las aeronaves de terceros países que no cumplen las normas internacionales de seguridad redundará en beneficio de la posición de los Estados miembros.

- (6) Las aeronaves que aterricen en aeropuertos situados en los Estados miembros deben pasar una inspección, cuando se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad.
- (7) Pueden realizarse también inspecciones, de acuerdo con un procedimiento de muestreo, en ausencia de cualquier sospecha particular, siempre que se respete el derecho comunitario e internacional. En especial, las inspecciones se deben llevar a cabo de manera no discriminatoria.
- (8) Las inspecciones podrían intensificarse 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.
- (9) 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.
- (10) A la vista de estas razones, es necesario establecer un procedimiento de ámbito comunitario para la evaluación de las aeronaves de países terceros, así como los correspondientes mecanismos de cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros para intercambiar información.
- (11) El carácter sensible de la información relativa a la seguridad exige que los Estados miembros adopten las medidas necesarias, de conformidad con sus legislaciones nacionales, para garantizar la confidencialidad adecuada de la información que reciban.
- (12) Sin perjuicio del derecho del público al acceso a los documentos de la Comisión, tal como establece el Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽⁵⁾, la Comisión debe adoptar medidas para la difusión a las partes interesadas de dicha información y las condiciones asociadas.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 351.⁽²⁾ DO C 241 de 7.8.2002, p. 33.⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ...⁽⁴⁾ DO C 65 de 4.3.1996, p. 172.⁽⁵⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

- (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 traslade a un aeropuerto adecuado, siempre y cuando se cumplan los requisitos para un traslado seguro.
- (15) Con objeto de llevar a cabo sus tareas con arreglo a la presente Directiva, la Comisión debe estar asistida por el Comité creado por el artículo 12 del 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 ⁽¹⁾.
- (16) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽²⁾.
- (17) La Comisión debe facilitar al Comité creado por el artículo 12 del Reglamento (CEE) nº 3922/91 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 en la aviación civil.
- (18) Es necesario tener en cuenta la cooperación y los intercambios de información que tienen lugar en el marco de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) y la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Además, es preciso recurrir en la mayor medida posible a los conocimientos técnicos disponibles en los procedimientos de evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA).
- (19) Se debe tener en cuenta el cometido de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) en materia de política de seguridad en la aviación civil, incluido el establecimiento de procedimientos destinados a establecer y mantener un alto y uniforme nivel de la seguridad en la aviación civil en Europa.
- (20) El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar, régimen que no ha comenzado aún a aplicarse.

⁽¹⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2871/2000 de la Comisión (DO L 333 de 29.12.2000, p. 47).

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Ámbito de aplicación y objetivo

1. En el marco de la estrategia general de la Comunidad de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil en Europa, la presente Directiva introduce un enfoque armonizado respecto de la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad en el seno de la Comunidad, mediante la armonización de las normas y procedimientos aplicables a las inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países que aterrizan en aeropuertos situados en los Estados miembros.
2. La presente Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros de llevar a cabo inspecciones no cubiertas por ella y de inmovilizar aeronaves en tierra, o prohibir o imponer condiciones al aterrizaje de aeronaves en sus aeropuertos, de conformidad con el Derecho comunitario e internacional.
3. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva las aeronaves de Estado, conforme a la definición que figura 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.
4. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.
5. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán al Consejo acerca de la fecha en que dicho régimen comience a ser efectivo.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) «inmovilización en tierra», la prohibición formal de que una aeronave abandone un aeropuerto, y la adopción de las medidas necesarias para inmovilizarla;
- b) «normas internacionales de seguridad», las normas de seguridad que figuran en el Convenio de Chicago y en sus Anexos, en la versión vigente en el momento de la inspección;
- c) «inspección en pista», el examen de las aeronaves de terceros países de conformidad con lo establecido en el Anexo II;

d) «aeronaves de terceros países», las aeronaves que no sean utilizadas ni explotadas bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro.

Artículo 3

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, que incluirá:

a) Información importante en materia de seguridad que se encuentre 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 la aeronave o del operador de operar en el Estado miembro afectado
- 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 4

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 grave 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 de seguridad, 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 una adecuada supervisión de seguridad, o

— sobre cuyo operador haya motivos para sospechar en razón de la información recopilada en virtud del artículo 3, o cuando, anteriormente, una aeronave utilizada por el mismo operador haya mostrado deficiencias en una inspección en pista.

2. Los Estados miembros podrán fijar normas con el fin de efectuar inspecciones en pista mediante un procedimiento de muestreo, incluso cuando no haya sospechas particulares, siempre y cuando dichas normas se ajusten al Derecho comunitario e internacional. 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 8.

4. La inspección en pista se realizará de conformidad 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 o a un representante del operador de la aeronave de las conclusiones de la inspección, el cual será remitido, en caso de constatación de anomalías significativas, al operador de la aeronave y a las autoridades competentes interesadas.

5. Cuando se realice una inspección en pista en virtud de lo dispuesto en la presente Directiva, la autoridad competente interesada hará todo lo posible para evitar demoras de la aeronave sometida a inspección que excedan de lo razonable.

Artículo 5

Intercambio de información

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros participarán en el intercambio de información, que abarcará, a petición de una autoridad competente, una lista de aeropuertos del Estado miembro interesado abiertos al tráfico internacional, con indicación, por año calendario, del 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.

2. Todos los informes tipo citados en el artículo 3 y los informes de inspección en pista citados en el apartado 4 del artículo 4 se pondrán, sin demora, a disposición de la Comisión y cuando así lo soliciten, de las autoridades competentes de los Estados miembros.

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 6

Protección y difusión de la información

1. Los Estados miembros adoptarán, de conformidad con su respectiva legislación nacional, las medidas necesarias para garantizar una adecuada confidencialidad de la información que reciban en aplicación del artículo 5. Utilizarán dicha información exclusivamente para los fines de la presente Directiva.

2. La Comisión publicará cada año un informe global disponible al público que incluirá un análisis de la información recibida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5. No se revelará la fuente de la información contenida en dicho análisis.

3. Sin perjuicio del derecho de acceso del público a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) nº 1049/2001, la Comisión adoptará, por iniciativa propia y de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 10, medidas para la difusión de la información a que se hace referencia en el apartado 1, así como de las condiciones asociadas, a las partes interesadas. Dichas medidas, que podrán ser de carácter general o individual, se basarán en la necesidad de:

— facilitar a las personas y a las organizaciones la información que necesiten para mejorar la seguridad de la aviación civil,

— limitar la difusión de la información a lo estrictamente necesario al propósito de sus usuarios, a fin de garantizar su debida confidencialidad.

4. Cuando se facilite voluntariamente información sobre deficiencias de las aeronaves, los informes de inspecciones en pista a los que se refiere el apartado 4 del artículo 4 no revelarán la fuente de dicha información.

Artículo 7

Inmovilización en tierra de una aeronave

1. Cuando el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad constituya un riesgo manifiesto para la seguridad de vuelo, el operador de la aeronave tomará medidas para rectificar las deficiencias antes de la salida del vuelo. Si la

autoridad competente que realiza la inspección en pista no está convencida de que se ejecutarán medidas correctoras antes de la salida del vuelo, inmovilizará la aeronave hasta que se haya eliminado el riesgo e informará inmediatamente a las autoridades competentes del operador de que se trate y del Estado en que esté registrada la aeronave.

2. La autoridad competente del Estado miembro donde se haya realizado la inspección podrá decidir, en colaboración con el Estado responsable de la explotación de la aeronave en cuestión o el Estado en que esté registrada la aeronave, las condiciones necesarias en las que se podrá autorizar a la aeronave a volar a un aeropuerto en el que las deficiencias puedan ser corregidas. Si la deficiencia afectara a la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, la inmovilización sólo podrá levantarse cuando el operador obtenga la autorización del Estado o Estados que vayan a ser sobrevolados durante ese vuelo.

Artículo 8

Medidas para mejorar la seguridad y medidas de aplicación

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de las medidas operativas adoptadas para la aplicación de las disposiciones de los artículos 3, 4 y 5.

2. Basándose en la información recopilada con arreglo al apartado 1, la Comisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 10, podrá adoptar todas las medidas necesarias para facilitar la aplicación de los artículos 3, 4 y 5, 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 los artículos 3, 4 y 5, y de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 10, 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 con objeto de mejorar su capacidad de supervisión de la seguridad aérea.

Artículo 9

Prohibición o imposición de condiciones para operar

Cuando un Estado miembro decida prohibir o someter a ciertas condiciones 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, que, a su vez, transmitirá la información a los otros Estados miembros;
- b) de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 10, la Comisión podrá enviar una recomendación a los demás Estados miembros para que extiendan las medidas comunicadas en virtud de la letra a) a los aeropuertos situados en sus territorios respectivos.

Artículo 10

Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado por el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CEE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
4. El Comité aprobará su reglamento interno.
5. La Comisión también podrá consultar al Comité sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 11

Incorporación al Derecho interno

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 ... (*). Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

Artículo 12

Modificación de los Anexos

Los Anexos de la presente Directiva podrán modificarse de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 10.

Artículo 13

Informe

A más tardar el ... (**), la Comisión elaborará un informe relativo a la aplicación de la presente Directiva y, en particular, de su artículo 9, 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 modificación de la presente Directiva.

Artículo 14

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 15

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

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

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

ANEXO I



Autoridad Aeronáutica Nacional (denominación)

(Estado)

SAFA

Informe Tipo

¹Nº -----

² Fuente: SR ⁴ Lugar:

³ Fecha:

⁵ (suprimido)

⁷ Número COA:

⁶ Compañía aérea:

⁸ Estado:

¹⁰Nº de vuelo:

⁹ Ruta: del

¹²Nº de vuelo:

¹¹ Ruta: a

¹⁴ Estado del fletador:

¹³ Fletado por la compañía aérea (*):
(* (si procede)

¹⁶ Matrícula:

¹⁵ Tipo de aeronave:

¹⁷ Nº de construcción:

¹⁸ Tripulación de vuelo: Estado que otorga la licencia:

¹⁹ Observaciones:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

²⁰ Medidas adoptadas:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

²¹ (suprimido)

²² Nombre del coordinador nacional:

²³ Firma:

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.
 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 de equipo mínimo) 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.



Autoridad Aeronáutica Nacional (denominación)

(Estado)

SAFA

Informe de inspección en pista

¹Nº _____

² Fuente: RI ⁴ Lugar:

³ Fecha:

⁵ Hora local: ⁷ Número COA:

⁶ Compañía aérea:

⁸ Estado: ¹⁰ Nº de vuelo:

⁹ Ruta: de ¹² Nº de vuelo:

¹¹ Ruta: a ¹⁴ Estado del fletador:

¹³ Fletado por la compañía aérea (*): ¹⁶ Matrícula:

(*) (si procede)

¹⁵ Tipo de aeronave: ¹⁷ Nº de construcción:

¹⁸ Tripulación de vuelo: Estado que otorga la licencia:.....

¹⁹ Observaciones:
Código/Std/Comentario

----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:
----	-	:

²⁰ Medidas adoptadas:
.....
.....
.....

²¹ Nombre 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

²² Nombre del coordinador nacional:

²³ Firma:

Autoridad Aeronáutica Nacional (denominación)

(Estado)

Elemento	Comprobado	Observaciones
A. Puesto de pilotaje		
Principios generales		
1. Estado general	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Salida de emergencia	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipo	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Documentación		
4. Manuales	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Listas de comprobación	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Cartas de radionavegación	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Lista de equipo mínimo (Minimum Equipment List)	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificado de matrícula	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certificado acústico (si procede)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Certificado COA o equivalente	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licencia de la estación de radio	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificado de aeronavegabilidad	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Datos de vuelo		
13. Plan de vuelo operativo.....	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Distribución de la carga	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Equipo de seguridad		
15. Extintores portátiles	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Chalecos salvavidas/flotador	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Arnés	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Equipos de oxígeno	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Luz de destellos	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Tripulación de vuelo		
20. Tripulación de vuelo	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Libro de a bordo/diario técnico o equivalente		
21. Libro de a bordo	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Conformidad de mantenimiento	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Rectificación de deficiencia por reparar	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspección antes del vuelo	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>

Elemento	Comprobado	Observaciones
B. Seguridad/Cabina		
1. Estado general interior	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Asientos auxiliares de vuelo	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Equipo de emergencia/botiquín de primeros auxilios	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Extintores portátiles	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Chalecos salvavidas/flotador	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Cinturones de seguridad	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Iluminación y señalización de salidas de emergencia, linternas	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Toboganes de evacuación/balsas de salvamento (conforme a normativa)	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Suministro de oxígeno (tripulación y pasajeros)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Instrucciones de seguridad	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Tripulación de cabina suficientemente numerosa	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Acceso a las salidas de emergencia	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Seguridad del equipaje de los pasajeros	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Número suficiente de asientos	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
C. Estado de la aeronave		
1. Estado general exterior	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Puertas y escotillas	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Comandos de vuelo	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Ruedas y neumáticos	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Tren de aterrizaje	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Alojamiento de las ruedas	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Tobera de entrada y salida de aire	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Paletas de ventilador	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Hélices	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Reparaciones aparentes	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Daños aparentes no reparados	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Fugas	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Carga		
1. Estado general de la bodega	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Mercancías peligrosas	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Seguridad de la carga transportada	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En el marco del procedimiento de codecisión (artículo 251 del Tratado CE), los días 27 y 28 de marzo de 2003 el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre el proyecto 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.

La Directiva prevé la introducción de un enfoque armonizado respecto de la aplicación efectiva de las normas internacionales de seguridad en el seno de la Comunidad mediante la armonización de las normas y procedimientos aplicables a las inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países que aterrizan en aeropuertos situados en los Estados miembros.

Al adoptar esta Posición, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura y el dictamen del Comité Económico y Social.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

1. General

Se recuerda que el texto de la propuesta de la Comisión se inspiraba en gran medida en el de la Posición Común ⁽¹⁾ alcanzada por el Consejo en el marco de un procedimiento legislativo anterior sobre el mismo tema que finalmente no pudo ultimarse debido a la cuestión de Gibraltar. Habida cuenta de este contexto, de entrada el Consejo pudo aceptar varios elementos de la propuesta de la Comisión. No obstante, el Consejo decidió modificar el texto de algunos puntos de esta propuesta, en general para hacerlo más sencillo, más claro y de más fácil comprensión. Numerosas modificaciones estaban basadas en enmiendas presentadas por el Parlamento Europeo.

Las principales modificaciones introducidas por el Consejo son las siguientes:

- El artículo 1 (Objetivo) y el artículo 2 (Ámbito de aplicación) se han refundido en un único artículo 1 (Ámbito de aplicación y objetivo). El Consejo reforzó la disposición según la cual la Directiva no afectará al derecho de los Estados miembros de llevar a cabo inspecciones no cubiertas por esta Directiva y de inmovilizar aeronaves en tierra o prohibir o imponer condiciones al aterrizaje de aeronaves en sus aeropuertos de conformidad con el Derecho comunitario e internacional (apartado 2 del artículo 1). Esta modificación permite a los Estados miembros, de conformidad con el Derecho comunitario e internacional, seguir efectuando controles de seguridad a aeronaves comunitarias, sin extender el ámbito de aplicación de la Directiva a dichas aeronaves, lo cual entrañaría problemas jurídicos.
- Artículo 4 (Inspección en pista): el nuevo apartado 2 permite a los Estados miembros fijar normas con el fin de efectuar inspecciones en pista mediante un procedimiento de muestreo, incluso cuando no haya sospechas particulares, siempre y cuando dichas normas se ajusten al Derecho comunitario e internacional, y siempre que tal procedimiento se lleve a cabo de manera no discriminatoria. Este apartado se incluyó a raíz de la enmienda 16 del Parlamento Europeo, que fue muy bien acogida por el Consejo.
- Artículo 6 (Protección y difusión de la información):
 - el apartado 1 se adaptó con arreglo al texto del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil (2000/0343 COD), tal como acordó el Comité de Conciliación el 9 de abril de 2003;

⁽¹⁾ Posición Común 37/98 de 4 de junio de 1998 (DO C 227 de 20.7.1998, p. 18).

- el apartado 2 se modificó de forma que, en vez de ser los Estados miembros quienes publiquen semestralmente información pública, sea ahora la Comisión quien publique anualmente un informe global disponible al público que incluya un análisis de la información recibida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5. No se revelará la fuente de la información contenida en dicho análisis;
- el apartado 3, en el que se hace referencia al Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽¹⁾, se basa asimismo ampliamente en la Directiva relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil (véase el apartado 2 de su artículo 7).
- Artículo 7 (Inmovilización en tierra de una aeronave): se revisó el texto de este artículo para tener en cuenta la práctica internacional a este respecto.
- Artículo 9 (Prohibición o imposición de condiciones para operar): el Consejo decidió modificar este artículo para indicar que la Comisión podrá enviar una recomendación a los demás Estados miembros para que extiendan una medida adoptada por un Estado miembro contra uno o varios operadores de un tercer país a los aeropuertos situados en sus respectivos territorios. A juicio del Consejo, esta modificación es necesaria para garantizar un reparto equilibrado de las responsabilidades entre la Comisión y los Estados miembros por lo que se refiere a las cuestiones de seguridad.
- Artículo 11 (Incorporación al Derecho interno): se amplió a tres años el plazo para la incorporación de la Directiva al Derecho interno.

2. Enmiendas del Parlamento Europeo

Por lo que respecta a las enmiendas del Parlamento Europeo, el Consejo se esforzó por incorporarlas en la mayor medida posible. No obstante, en varios casos fue imposible incluir las enmiendas de manera literal y completa debido a que los textos pertinentes habían sido modificados sustancialmente o incluso habían sido suprimidos.

Así, el Consejo pudo aceptar en su Posición Común, literalmente o en su contenido, (parte de) las enmiendas:

- n° 2 — véase el apartado 2 del artículo 1;
- n° 4 — véase el considerando 4;
- n° 5 — véase el considerando 5;
- n° 8 — véase el considerando 19;
- n° 9 — véase el considerando 7;
- n° 11 — véase el considerando 17;
- n° 12 — véase el considerando 18;
- n° 13 y 16 — véase el apartado 2 del artículo 4;
- n° 18 y 20 — véase el apartado 2 del artículo 6.

III. CONCLUSIÓN

El Consejo sostiene que el texto de su Posición Común es adecuado y equilibrado. Con respecto a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en primera lectura, el Consejo observa que en su mayor parte han sido integradas en la Posición Común — literalmente o en su contenido, parcial o totalmente. Por lo tanto, el Consejo considera que el texto de su Posición Común garantiza en general el objetivo de las enmiendas del Parlamento Europeo.

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.