

ah / 81858

DIRECTIVA 94/56/CE DEL CONSEJO

de 21 de noviembre de 1994

por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión (1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (2),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado (3),

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

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

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

Considerando que según las normas internacionales del Anexo 13, las investigaciones sobre accidentes han de llevarse a cabo bajo la responsabilidad del Estado en el que se produzca el accidente;

Considerando que, en caso de incidente grave, si el Estado en el que se produzca el incidente no lleva a cabo la investigación, ésta deberá ser instruida por el Estado de registro;

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

Considerando que la amplitud de las investigaciones debe estar en concordancia con las enseñanzas que puedan extraerse con vistas a aumentar la seguridad;

Considerando que la seguridad aérea exige que se lleven a cabo las investigaciones en el plazo más breve posible;

Considerando que los investigadores deben poder llevar a cabo su tarea con la libertad de acción necesaria;

Considerando que los Estados miembros, respetando la legislación vigente acerca de las competencias de las autoridades responsables de la investigación judicial y, en su caso, en estrecha colaboración con ellas, deben velar por que los responsables de la investigación técnica puedan desempeñar su misión en las mejores condiciones;

Considerando que la investigación de los accidentes e incidentes acaecidos en la aviación civil ha de ser realizada por un organismo o una entidad independiente o bien controlada por dicho organismo o entidad; para evitar cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas del suceso que se investigue;

Considerando que ese organismo o entidad deberá estar convenientemente equipado y que entre sus tareas se podrían incluir actividades de prevención;

Considerando que conviene que los Estados miembros adopten medidas encaminadas a asistirse mutuamente, en caso de necesidad, para la realización de las investigaciones;

Considerando que un Estado miembro debe poder delegar en otro Estado miembro la realización de una investigación;

Considerando que, para la prevención de accidentes, es importante que se hagan públicas en el plazo más breve posible las conclusiones de las investigaciones de accidentes;

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

Considerando que los Estados miembros deberán tener debidamente en cuenta las recomendaciones de seguridad formuladas a resultas de una investigación de un accidente o incidente;

(1) DO nº C 257 de 22. 9. 1993, p. 8 y DO nº C 109 de 19. 4. 1994, p. 14.

(2) DO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 18.

(3) Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de marzo de 1994 (DO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 123), posición común del Consejo de 16 de mayo de 1994 (DO nº C 172 de 24. 6. 1994, p. 46) y Decisión del Parlamento Europeo de 26 de octubre de 1994 (DO nº C 323 de 21. 11. 1994).

Considerando que el único objetivo de la investigación técnica será extraer enseñanzas que puedan prevenir accidentes e incidentes y que, en consecuencia, el análisis del suceso, las conclusiones y las recomendaciones de seguridad formuladas no deberán estar encaminados a establecer culpabilidades o a evaluar responsabilidades,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo

El objeto de la presente Directiva es mejorar la seguridad aérea facilitando la realización diligente de investigaciones técnicas cuyo único objetivo sea la prevención de futuros accidentes o incidentes.

Artículo 2

Campo de aplicación

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

2. La presente Directiva también se aplicará fuera del territorio de la Comunidad

- i) a las investigaciones de accidentes en los que se vean involucradas aeronaves registradas en un Estado miembro, en el caso de que tales investigaciones no las lleve a cabo otro Estado;
- ii) a las investigaciones de incidentes graves en los que se vean involucradas aeronaves registradas en un Estado miembro o explotadas por una empresa establecida en un Estado miembro, en el caso de que tales investigaciones no las lleve a cabo otro Estado.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «accidente», todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas que hayan penetrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, y durante el cual:
 - 1) una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse:

- en la aeronave, o
- en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

2) la aeronave sufra daños o roturas estructurales:

- que alteren sus características de resistencia estructural, de *performance* o sus características de vuelo, y
- que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado,

excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite al motor, su capó o accesorios; o de daños limitados a las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, o a pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento; o

3) la aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible;

b) «lesión grave», cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente que:

- 1) requiera hospitalización durante más de 48 horas, iniciándose dicha hospitalización dentro de un plazo de siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- 2) ocasione una fractura ósea (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); u
- 3) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones de nervios, músculos o tendones; u
- 4) ocasione daños a cualquier órgano interno; u
- 5) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten a más del 5% de la superficie del cuerpo; o

6) sea imputable a la exposición, comprobada, a sustancias infecciosas o a radiaciones perjudiciales;

c) «lesión mortal», cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente que provoque su muerte en el plazo de treinta días contados a partir de la fecha del accidente;

- d) «causas», las acciones, omisiones, acontecimientos o condiciones o cualquier combinación de estos factores que hayan determinado el accidente o incidente;
- e) «investigación», las actividades realizadas con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes; estas actividades comprenden la reunión y análisis de la información, la elaboración de conclusiones, la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad;
- f) «investigador encargado», la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación;
- g) «registrador de vuelo», cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes;
- h) «empresa», cualquier persona física o jurídica, tenga o no fines de lucro, o cualquier organismo oficial con o sin personalidad jurídica propia;
- i) «explotador», la persona, el organismo o la empresa que se dedique o pretenda dedicarse a la explotación de una o más aeronaves;
- j) «incidente», todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, y que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones;
- k) «incidente grave», cualquier incidente en el que concurran circunstancias que indiquen que casi estuvo a punto de producirse un accidente (en el Anexo se da una lista de ejemplos de incidentes graves);
- l) «recomendación sobre seguridad», toda propuesta del organismo investigador de accidentes del Estado que lleve a cabo la investigación técnica, basada en la información obtenida en dicha investigación y formulada con la intención de prevenir accidentes e incidentes.

Artículo 4

Obligación de llevar a cabo una investigación

1. Se investigarán todos y cada uno de los accidentes o incidentes graves.

Sin embargo, los Estados miembros podrán adoptar medidas para permitir la investigación de otros incidentes no contemplados en el párrafo anterior en caso de que el organismo investigador espere extraer de ella conclusiones en materia de seguridad aérea.

2. El alcance de dichas investigaciones y el procedimiento que se adopte en la realización de éstas serán determinados por el organismo investigador, teniendo en

cuenta los principios y el objetivo de la presente Directiva y en función de las enseñanzas que se pretendan extraer del accidente o del incidente grave con el objeto de aumentar la seguridad.

3. Las investigaciones a que se refiere el apartado 1 no perseguirán en ningún caso la determinación de culpabilidades o responsabilidades.

Artículo 5

Estatuto de la investigación

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

2. De conformidad con la legislación vigente en los Estados miembros y, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, los investigadores estarán autorizados en particular a:

- a) acceder libremente al lugar del accidente o incidente, así como a la aeronave, su contenido o sus restos;
- b) efectuar la anotación inmediata de los indicios y la recogida controlada de restos o componentes de la aeronave para su examen o análisis;
- c) tener acceso inmediato al contenido de los registradores de vuelo o a cualquier otro registro y proceder a la libre utilización de dichos elementos;
- d) acceder a los resultados de cualquier examen o toma de muestras de los cuerpos de las víctimas;
- e) tener acceso inmediato a los resultados de cualquier examen o toma de muestras de las personas implicadas en la operación de la aeronave;
- f) tomar declaración a testigos;
- g) tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario, el explotador o el constructor de la aeronave o de las autoridades responsables de la aviación civil o del aeropuerto.

Artículo 6

Entidades u organismos investigadores

1. Cada Estado miembro deberá responsabilizarse de que las investigaciones técnicas sean realizadas por una entidad o un organismo aeronáutico civil permanente o controladas por dicho organismo o entidad. El organismo o la entidad deberá ser independiente desde el punto de vista funcional, especialmente de las autoridades aeronáuticas nacionales responsables de la navegabilidad, la certi-

ficación, las operaciones de vuelo, el mantenimiento, la concesión de licencias, el control del tráfico aéreo o de la explotación de los aeropuertos, y en general, de cualquier otra parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la misión que se le haya confiado.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las actividades confiadas a la entidad u organismo investigador podrán incluir la reunión y el análisis de datos relacionados con la seguridad aérea, en particular con fines de prevención, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen, por su parte, responsabilidad alguna de orden reglamentario o administrativo o en materia de normas.

3. La entidad o el organismo investigador estará dotado de los medios necesarios para llevar a cabo su misión con independencia de las autoridades mencionadas en el apartado 1 y deberá contar con los recursos suficientes para ello. Sus investigadores deberán gozar de un estatuto que les ofrezca las garantías de independencia necesarias. El organismo o la entidad estará compuesto, al menos, por un investigador apto para desarrollar la función de investigador encargado en caso de que se produzca un accidente o un incidente grave de aviación.

4. En caso necesario, la entidad o el organismo investigador podrá solicitar la ayuda de organismos o entidades de otros Estados miembros:

- a) para que faciliten las instalaciones, equipos y aparatos que les permitan:
 - proceder al examen técnico de los restos, de los equipos de a bordo y de otros objetos de interés para la investigación;
 - evaluar la información de los registradores de vuelo;
 - procesar y explotar los datos informáticos relativos a los accidentes aéreos;
- b) para que faciliten, cuando se trate exclusivamente de una investigación abierta como consecuencia de un accidente grave, los expertos especializados en este tipo de investigaciones, con el fin de confiarles trabajos determinados.

Siempre que sea posible, esta ayuda será gratuita.

5. Un Estado miembro podrá delegar en otro Estado miembro la realización de la investigación de un accidente o incidente.

Artículo 7

Informes sobre accidentes

1. Al término de toda investigación sobre un accidente se elaborará un informe de forma adecuada al tipo y

gravedad del accidente. Este informe deberá señalar el objetivo exclusivo de la investigación mencionado en el artículo 1 e incluir, en su caso, recomendaciones sobre seguridad.

2. La entidad o el organismo investigador deberá hacer público el informe final sobre el accidente en el más breve plazo posible, y procurará, si es posible, que éste no sea superior a doce meses a partir de la fecha del accidente.

Artículo 8

Informe sobre incidentes

1. Al término de toda investigación sobre un incidente se elaborará un informe que adoptará una forma adecuada al tipo y la gravedad del incidente. Este informe deberá incluir, en su caso, las recomendaciones sobre seguridad pertinentes y proteger el anonimato de las personas implicadas en el incidente.

2. Los informes sobre incidentes deberán circular entre las partes que puedan beneficiarse de sus conclusiones en materia de seguridad.

Artículo 9

Recomendaciones sobre seguridad

Los informes y las recomendaciones sobre seguridad mencionados en los artículos 7 y 8 se enviarán a las empresas o autoridades aeronáuticas nacionales interesadas. Asimismo, se remitirá copia de ellos a la Comisión.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que se tengan debidamente en cuenta las recomendaciones sobre seguridad formuladas por la entidad o el organismo investigador y, cuando proceda, se ejecuten, sin perjuicio de la normativa comunitaria.

Artículo 10

Las recomendaciones sobre seguridad no supondrán en ningún caso presunción de culpa o responsabilidad en relación con un accidente o incidente.

Artículo 11

Queda derogada la Directiva 80/1266/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a la futura cooperación y a las ayudas mutuas de los Estados miembros en las investigaciones sobre accidentes de aeronaves (1).

(1) DO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 32.

Artículo 12

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 21 de noviembre de 1994. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

2. 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 13

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

M. WISSMANN

ANEXO

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

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

- Una cuasicolisión que requiera una maniobra evasiva para evitar una colisión o una situación de peligro.
 - Un impacto con el suelo sin pérdida de control (CFIT), evitado con escaso margen.
 - Un despegue interrumpido en una pista cerrada u ocupada, o un despegue efectuado en una pista en estas condiciones con una separación de los obstáculos apenas suficiente.
 - Un aterrizaje o intento de aterrizaje en una pista cerrada u ocupada.
 - Una incapacidad grave de lograr la *performance* prevista durante la maniobra de despegue o de ascenso inicial.
 - Cualquier incendio o emisión de humo que se produzca en la cabina de pasajeros, en los compartimentos de carga o en los motores, aun cuando el incendio se apague mediante agentes extintores.
 - Cualquier suceso que obligue a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
 - Un fallo estructural de la aeronave o una desintegración del motor que no se clasifiquen como accidente.
 - La avería múltiple de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
 - Cualquier caso de incapacidad de un miembro de la tripulación durante el vuelo.
 - Cualquier situación relativa al combustible que pudiera obligar al piloto a declarar una situación de emergencia.
 - Los incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje, tales como los aterrizajes demasiado cortos, los aterrizajes demasiado largos o las salidas laterales de pista.
 - Los fallos de los sistemas, los fenómenos meteorológicos, las operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada u otros acontecimientos que pudieran haber ocasionado dificultades para controlar la aeronave.
 - El fallo de más de un sistema, cuando se trate de un sistema redundante que tenga carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
-