**Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento**

# ►B REGLAMENTO (UE) Nº 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

## de 20 de octubre de 2010

## sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(DO L 295 de 12.11.2010, p. 35)

Modificado por:

| | | Diario Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nº | página | fecha |
| ►M1 | Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 | L 122 | 18 | 24.4.2014 |
| ►M2 | Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 | L 212 | 1 | 22.8.2018 |
| ►M3 | Reglamento (UE) 2024/1230 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de abril de 2024 | L 1230 | 1 | 29.4.2024 |

Rectificado por:

►C1 Rectificación, DO L 135 de 12.5.2022, p. 35 (2018/1139)

▼B

# REGLAMENTO (UE) Nº 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**de 20 de octubre de 2010**

**sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

*Artículo 1*

**Objeto**

1. El objeto del presente Reglamento es mejorar la seguridad aérea garantizando un alto nivel de eficiencia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad en la aviación civil europea, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades, incluso mediante la creación de una red europea de autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad en la aviación civil. El presente Reglamento establece asimismo normas relativas a la disponibilidad de información en tiempo oportuno, relativa a todas las personas y a todos los productos peligrosos que se encuentren a bordo de una aeronave involucrada en un accidente. También tiene por objeto mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en relación con el litigio acerca de la soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

*Artículo 2*

**Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «accidente»: todo suceso que, en relación con la utilización de una aeronave tenga lugar, en el caso de aeronaves tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, y durante el cual:

   a) una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de:

      — hallarse en la aeronave, o

      — entrar en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

      — la exposición directa al chorro de un reactor,

▼B

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 polizones escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación, o

b) la aeronave sufra daños o fallos estructurales que alteren de manera adversa sus características de resistencia estructural, su rendimiento 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 a un solo motor (incluidos su capó o accesorios), a las hélices, extremos de alas, antenas, sondas, aletas, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas del tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento), o a daños menores a las palas del rotor principal, las palas del rotor trasero, el tren de aterrizaje, así como los daños resultantes de granizo o impactos de aves (incluidas perforaciones del radomo), o

c) el avión desaparezca o sea totalmente inaccesible;

2) «representante acreditado»: persona nombrada por un Estado, en razón de sus cualificaciones, para participar en una investigación de seguridad realizada por otro Estado. Un representante acreditado designado por un Estado miembro deberá pertenecer a una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad;

3) «asesor»: persona nombrada por un Estado, en razón de sus cualificaciones, para asistir al representante acreditado en una investigación de seguridad;

4) «causas»: acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente; la identificación de las causas no supone la atribución de culpabilidades o la determinación de responsabilidades administrativas, civiles o penales;

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

6) «registrador de vuelo»: cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de seguridad en accidentes o incidentes;

7) «incidente»: cualquier suceso relacionado con la utilización de una aeronave, distinto de un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de su utilización;

8) «normas internacionales y prácticas recomendadas»: las normas internacionales y las prácticas recomendadas para la investigación de accidentes e incidentes de aeronaves, adoptadas con arreglo al artículo 37 del Convenio de Chicago;

▼B

9) «investigador encargado»: la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación de seguridad;

10) «operador»: cualquier persona física o jurídica que explota o desea explotar una o más aeronaves;

11) «persona implicada»: el propietario, un miembro de la tripulación, el operador de la aeronave implicada en un accidente o incidente grave; cualquier persona implicada en el mantenimiento, el diseño o la fabricación de esa aeronave, o en la formación de su tripulación; cualquier persona implicada en el servicio de control del tránsito aéreo, la prestación de informaciones de vuelo o servicios aeroportuarios, que haya prestado servicios destinados a la aeronave; el personal de la autoridad nacional de aviación civil, o el personal de la AESA;

12) «informe preliminar»: la comunicación utilizada para la rápida difusión de los datos obtenidos durante las primeras fases de la investigación;

13) «familiares»: los familiares directos, los parientes más cercanos y cualquier otra persona estrechamente relacionada con la víctima de un accidente, con arreglo al Derecho nacional de la víctima;

14) «investigación de seguridad»: las actividades realizadas por una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes; estas actividades comprenden la reunión y análisis de información, la elaboración de conclusiones, incluida la determinación de causas o de factores contribuyentes, y, si procede, la formulación de recomendaciones de seguridad;

15) «recomendación de seguridad»: una propuesta emitida por una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, basada en la información procedente de una investigación de seguridad u otras fuentes, como estudios de seguridad, y formulada con la intención de prevenir accidentes e incidentes;

16) «incidente grave»: cualquier incidente que está relacionado con la utilización de una aeronave y en el que concurren circunstancias indicadoras de una alta probabilidad de que se produjera un accidente, cuando, en el caso de aeronaves tripuladas, dicha utilización tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que cualquier persona embarque en la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que cualquiera de esas personas desembarque, o que tenga lugar, en el caso de aeronaves no tripuladas, en el período comprendido entre el momento en que la aeronave esté lista para ponerse en movimiento con intención de realizar un vuelo y el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión. En el anexo figura una lista de ejemplos de incidentes graves;

17) «lesión grave»: cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente que tenga una de las consecuencias siguientes:

▼B

a) hospitalización de más de cuarenta y ocho horas, que se inicie en el plazo de siete días a partir de la fecha en que se sufrió la lesión;

b) rotura de cualquier hueso (excepto fracturas simples de dedos de las manos o de los pies, o la nariz);

c) laceraciones que causen hemorragias graves o daños a los nervios, músculos o tendones;

d) lesiones de cualquier órgano interno;

e) quemaduras de segundo o tercer grado, o quemaduras que afecten a más del 5 % de la superficie corporal;

f) exposición comprobada a sustancias infecciosas o a radiaciones perjudiciales.

*Artículo 3*

**Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento se aplicará a las investigaciones de seguridad sobre los accidentes y los incidentes graves:

a) que se hayan producido en los territorios de los Estados miembros a los que se aplican los Tratados, teniendo en cuenta las obligaciones internacionales de los Estados miembros;

b) en los que se vean involucradas aeronaves matriculadas en un Estado miembro o explotadas por una empresa establecida en un Estado miembro, que se hayan producido fuera de los territorios de los Estados miembros a los que se aplican los Tratados, en el caso de que tales investigaciones no las realice otro Estado;

c) en que un Estado miembro esté facultado, con arreglo a las normas internacionales y las prácticas recomendadas, para designar a un representante acreditado a participar en calidad de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño, Estado de fabricación o Estado que facilita información, medios o expertos a petición del Estado que realiza la investigación;

d) en que un Estado miembro, por tener un interés especial al ser algunos de sus ciudadanos víctimas mortales o heridos graves, reciba la autorización del Estado que realiza la investigación para nombrar a un experto.

2. El presente Reglamento también se aplicará a las cuestiones que atañen a la disponibilidad de información en tiempo oportuno, relativa a todas las personas y los productos peligrosos que se encontraban a bordo de una aeronave involucrada en un accidente, así como a la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.

3. El presente Reglamento no se aplicará a las investigaciones de seguridad sobre los accidentes y los incidentes graves en los que se vean involucradas aeronaves utilizadas en servicios militares, aduaneros o policiales, o servicios similares, salvo que el Estado miembro de que se trate así lo determine, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, y en su legislación nacional.

*Artículo 4*

**Autoridad encargada de las investigaciones de seguridad en la aviación civil**

1. Cada Estado miembro garantizará la realización o supervisión, sin interferencias externas, de investigaciones de seguridad por una autoridad nacional permanente encargada de las investigaciones de seguridad

▼B

en la aviación civil («autoridad encargada de las investigaciones de seguridad»), capaz de realizar de forma independiente una investigación completa sobre la seguridad, bien por cuenta propia o mediante acuerdos con otras autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad.

2. La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad será independiente desde el punto de vista funcional, especialmente de las autoridades aeronáuticas nacionales responsables en materia de navegabilidad, certificación, operaciones de vuelo, mantenimiento, concesión de licencias, control del tránsito aéreo o de la explotación de los aeródromos, y en general, de cualquier otra parte o entidad cuyos intereses o misiones pudieran entrar en conflicto con la función que se haya confiado a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, o que pudieran influir en su objetividad.

3. Durante la investigación de seguridad, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad no solicitará ni aceptará ninguna instrucción y dispondrá de una autoridad sin restricciones para realizar las investigaciones de seguridad.

4. Las actividades encomendadas a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrán incluir la recopilación y el análisis de información relacionada con la seguridad aérea, en particular con fines de prevención de accidentes, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen, por su parte, responsabilidad alguna de índole reglamentaria, administrativa o normativa.

▼M3

_____

▼B

6. La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad será dotada por el correspondiente Estado miembro de los medios necesarios para llevar a cabo sus funciones con independencia y deberá disponer de recursos suficientes para ello. En particular:

a) el responsable de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad o, en caso de una autoridad multimodal, el responsable de la sección de aviación tendrá experiencia y competencias en materia de seguridad de la aviación civil para ejercer sus funciones con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y en el Derecho nacional;

b) los investigadores deberán gozar de un estatuto que les ofrezca las garantías de independencia necesarias;

c) la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad estará compuesta, al menos, por un investigador disponible y apto para desarrollar la función de investigador encargado en caso de un importante accidente aéreo;

d) la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad dispondrá de un presupuesto que le permita desempeñar sus funciones;

▼B

e) la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad tendrá a su disposición, ya sea directamente o por medio de la cooperación a que se refiere el artículo 6, o a través de acuerdos con otras autoridades o entidades nacionales, personal cualificado y medios adecuados, incluidas oficinas y hangares para poder almacenar y examinar la aeronave, su contenido y sus restos.

▼M2

*Artículo 5*

**Obligación de investigar**

1. Todos los accidentes o los incidentes graves en que se vean involucradas aeronaves a las que sea de aplicación el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) serán objeto de una investigación de seguridad en el Estado miembro en cuyo territorio haya ocurrido el accidente o el incidente grave.

2. Cuando una aeronave a la que se aplique el Reglamento (UE) 2018/1139 y que esté matriculada en un Estado miembro se vea involucrada en un accidente o un incidente grave y no se pueda determinar definitivamente que el lugar en el que se ha producido el accidente o el incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, la investigación de seguridad será realizada por las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad del Estado miembro de matrícula.

3. El alcance de las investigaciones de seguridad a que se refieren los apartados 1, 2 y 4 y el procedimiento que se adopte en la realización de dichas investigaciones serán determinados por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, teniendo en cuenta las consecuencias del accidente o del incidente grave y las enseñanzas que esta espere extraer de las investigaciones para aumentar la seguridad aérea.

4. Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad podrán decidir investigar incidentes distintos de los mencionados en los apartados 1 y 2, así como accidentes o incidentes graves en otros tipos de aeronaves, con arreglo a la legislación nacional de los Estados miembros, si esperan extraer de tales investigaciones enseñanzas en materia de seguridad.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá decidir, teniendo en cuenta las enseñanzas que espera extraer de esas investigaciones para aumentar la seguridad aérea, no iniciar una investigación de seguridad cuando un accidente o un incidente grave afecte a una aeronave no tripulada que no necesite un certificado o una declaración en virtud del artículo 56, apartados 1 y 5, del Reglamento (UE) 2018/1139, o afecte a una aeronave tripulada cuya masa máxima de despegue sea inferior o igual a 2 250 kg, y cuando nadie haya sufrido lesiones mortales o graves.

([1]) ►C1 Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1). ◄

▼M2

6. Las investigaciones de seguridad a que se refieren los apartados 1, 2 y 4 no perseguirán en ningún caso la determinación de culpabilidades o responsabilidades. Serán independientes y se realizarán al margen y sin perjuicio de cualesquiera procedimientos judiciales o administrativos destinados a determinar culpabilidades o responsabilidades.

▼B

*Artículo 6*

**Cooperación entre las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad**

1. Una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de un Estado miembro podrá solicitar la asistencia de las autoridades correspondientes de otro Estado miembro. Cuando, como respuesta a una solicitud previa, una autoridad encargada de las investigaciones acepte prestar ayuda, esta se prestará de forma gratuita siempre que sea posible.

2. Una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá delegar la tarea de realizar una investigación de un accidente o un incidente grave en otra autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, previo acuerdo mutuo, y procurará facilitar el proceso de investigación de esta última.

*Artículo 7*

**Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil**

1. Los Estados miembros garantizarán que sus autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad establezcan entre ellas una Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil («la Red»), compuesta por los responsables de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad de cada Estado miembro, o, si se trata de una autoridad multimodal, por el responsable de la sección de aviación, o por su representante, incluido un presidente elegido entre ellos por un período de tres años.

El presidente, en estrecha consulta con los miembros de la Red, elaborará el programa anual de esta, que deberá cumplir los objetivos y asumir las responsabilidades establecidos en los apartados 2 y 3 respectivamente. La Comisión remitirá el programa al Parlamento Europeo y al Consejo. El presidente elaborará asimismo el orden del día de las reuniones de la Red.

2. La Red tendrá como fin seguir mejorando la calidad de las investigaciones realizadas por las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad y fortalecer su independencia. Fomentará, en particular, altos estándares en los métodos de investigación y la formación de los investigadores.

3. Para cumplir los objetivos establecidos en el apartado 2, la Red será responsable, en particular, de:

a) formular sugerencias, así como de asesorar, a las instituciones de la Unión sobre todos los aspectos relacionados con el desarrollo y la aplicación de las políticas y normas de la Unión relativas a las investigaciones de seguridad y la prevención de accidentes e incidentes;

▼B

b) fomentar el intercambio de información útil para la mejora de la seguridad aérea y promover activamente una cooperación estructurada entre las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, la Comisión, la AESA y las autoridades nacionales de aviación civil;

c) coordinar y organizar, cuando proceda, «evaluaciones inter pares», actividades de formación pertinentes y programas de cualificación para los investigadores;

d) promover las mejores prácticas de investigación en materia de seguridad con miras a desarrollar una metodología de investigación en materia de seguridad común en la Unión y elaborar un inventario de dichas prácticas;

e) reforzar las capacidades de investigación de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, en particular desarrollando y gestionando un marco para compartir recursos;

f) prestar, a petición de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad y a los efectos de la aplicación del artículo 6, asistencia adecuada, que incluirá, aunque sin limitarse a ella, una lista de los investigadores, equipos y capacidades disponibles en otros Estados miembros que pueda utilizar la autoridad que lleva a cabo una investigación;

g) tener acceso a la información de la base de datos mencionada en el artículo 18 y analizar las recomendaciones de la misma en materia de seguridad con objeto de definir las recomendaciones importantes en materia de seguridad que sean pertinentes a escala de la Unión.

4. La Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las actividades de la Red. Se informará asimismo al Parlamento Europeo siempre que el Consejo o la Comisión presenten solicitudes a la Red.

5. Los miembros de la Red no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún organismo que puedan afectar a la independencia de las investigaciones de seguridad.

6. Si procede, se invitará a la AESA como observador a las reuniones de la Red. La Red podrá invitar asimismo a asistir a sus reuniones a observadores de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad de terceros países y a otros expertos pertinentes.

7. La Comisión estará estrechamente asociada a la labor de la Red y recibirá de esta el apoyo necesario sobre los aspectos relevantes relativos al desarrollo de la política y de la reglamentación de la Unión en materia de investigación y prevención de accidentes de aviación civil. La Comisión proporcionará a la Red el apoyo necesario, que incluirá, aunque sin limitarse a ella, asistencia para la preparación y organización de las reuniones, así como para la publicación de un informe anual referente a las actividades de la Red. La Comisión presentará el informe anual al Parlamento Europeo y al Consejo.

*Artículo 8*

**Participación de la AESA y de las autoridades nacionales de aviación civil en las investigaciones de seguridad**

1. Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad invitarán, siempre que se cumpla el requisito de que no haya conflicto de intereses, a la AESA y a las autoridades nacionales de aviación civil

▼B

de los Estados miembros involucrados, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, a nombrar a un representante para que participe:

a) en calidad de asesor del investigador encargado, en cualquier investigación de seguridad con arreglo al artículo 5, apartados 1 y 2, realizada en el territorio de un Estado miembro o en el lugar a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 2, bajo el control del investigador encargado y a discrecionalidad de este último;

b) en calidad de asesor nombrado en virtud del presente Reglamento para asistir a los representantes acreditados de los Estados miembros, en cualquier investigación de seguridad realizada en un tercer país en la que una autoridad de un Estado miembro sea invitada a designar un representante acreditado de conformidad con las normas internacionales y las prácticas recomendadas sobre investigación de accidentes e incidentes aéreos, bajo la supervisión del representante acreditado.

2. Los participantes a que se refiere el apartado 1 estarán facultados, en particular, para:

a) visitar el lugar del accidente y examinar sus restos;

b) sugerir preguntas y obtener información de los testigos;

c) recibir copia de todos los documentos pertinentes y obtener información pertinente sobre los hechos;

d) participar en la lectura de los soportes grabados, con excepción de los registradores de voz e imagen de la cabina de pilotaje;

e) participar en actividades de investigación fuera del lugar del suceso, como exámenes de componentes, ensayos y simulaciones, informes técnicos y reuniones sobre la evolución de la investigación, salvo si se trata de determinar las causas o de formular recomendaciones de seguridad.

3. La AESA y las autoridades nacionales de aviación civil apoyarán la investigación en la que participen facilitando la información solicitada, los asesores y los equipos a la autoridad encargada de la investigación de seguridad.

*Artículo 9*

**Obligación de notificar los accidentes y los incidentes graves**

1. Cualquier persona involucrada que tenga conocimiento de un accidente o un incidente grave lo notificará sin demora a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad del Estado en que se haya producido.

▼B

2. La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad notificará sin demora a la Comisión, a la AESA, a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a los Estados miembros y a los terceros países afectados, de conformidad con las normas internacionales y las prácticas recomendadas, cualquier accidente e incidente grave que le haya sido notificado.

*Artículo 10*

**Participación de los Estados miembros en las investigaciones de seguridad**

1. Al recibir la notificación de un accidente o un incidente grave de otro Estado miembro o tercer país, el Estado o Estados miembros que sean el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación informarán lo antes posible al Estado miembro o tercer país en cuyo territorio se haya producido el accidente o el incidente grave de si tienen la intención de nombrar a un representante acreditado de conformidad con las normas internacionales y prácticas recomendadas. En el supuesto de nombrarse a dicho representante acreditado, se facilitará también su identidad y sus datos de contacto, así como la fecha prevista de llegada en caso de que el representante acreditado tenga la intención de desplazarse al país que remitió la notificación.

2. Los representantes acreditados del Estado de diseño serán nombrados por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad del Estado miembro en cuyo territorio esté situada la sede principal del titular del certificado de tipo de la aeronave o del grupo turbomotor.

*Artículo 11*

**Estatuto de los investigadores de seguridad**

1. Tras su nombramiento por una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, y sin perjuicio de posibles investigaciones judiciales, el investigador encargado estará facultado para adoptar las medidas necesarias a fin de cumplir con los requisitos de la investigación de seguridad.

2. No obstante cualesquiera obligaciones en materia de confidencialidad con arreglo a los actos jurídicos de la Unión o al Derecho nacional, el investigador encargado estará facultado, en particular, para:

a) acceder inmediatamente y sin restricciones ni trabas al lugar del accidente o del incidente, así como a la aeronave, su contenido o sus restos;

b) efectuar la anotación inmediata de las pruebas y la recogida controlada de restos o componentes de la aeronave para su examen o análisis;

c) tener acceso inmediato a los registradores de vuelo, a su contenido o a cualquier otro registro pertinente y control sobre los mismos;

d) solicitar la autopsia completa de los cuerpos de las víctimas, contribuir a la misma y tener acceso inmediato a los resultados de dicho examen, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras;

▼B

e) solicitar el examen médico de las personas implicadas en la utilización de la aeronave la realización de pruebas en muestras de dichas personas, y tener acceso inmediato a los resultados de dichos exámenes o pruebas;

f) llamar e interrogar a los testigos y exigir que faciliten o presenten datos o pruebas pertinentes para la investigación de seguridad;

g) tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario, el titular del certificado de tipo de la aeronave, la organización responsable del mantenimiento, el organismo encargado de la formación, el operador o el constructor de la aeronave, las autoridades responsables de la aviación civil, la AESA y los proveedores de servicios de navegación aérea u operadores aeroportuarios.

3. El investigador encargado hará extensivos a sus expertos y asesores, así como a los representantes acreditados y a los expertos y asesores de estos últimos, los derechos mencionados en el apartado 2, en la medida necesaria para que puedan participar de forma efectiva en la investigación de seguridad. Tales derechos se entenderán sin perjuicio de los derechos de los investigadores y expertos designados por la autoridad encargada de la investigación judicial.

4. Toda persona que participe en investigaciones de seguridad ejercerá sus funciones de forma independiente y no solicitará ni aceptará instrucciones de nadie, con excepción del investigador encargado o del representante acreditado.

*Artículo 12*

**Coordinación de las investigaciones**

1. Cuando se abra también una investigación judicial, se le notificará al investigador encargado. En dicho caso, el investigador encargado garantizará la trazabilidad y mantendrá la custodia de los registradores de vuelo y de todas las pruebas materiales. La autoridad judicial podrá nombrar a uno de sus agentes para que se desplace junto con los registradores de vuelo o las pruebas materiales al lugar en que se procederá a su lectura o tratamiento. En caso de que el examen o análisis de dichas pruebas pueda modificarlas, alterarlas o destruirlas, será necesaria la previa aprobación de las autoridades judiciales, sin perjuicio del Derecho nacional. La no aprobación en un plazo razonable con arreglo a los acuerdos previos mencionados en el apartado 3, y a más tardar en un plazo no superior a dos semanas tras producirse la solicitud, no impedirá que el investigador encargado lleve a cabo el examen o análisis. Cuando la autoridad judicial esté facultada para incautarse de cualquier prueba, el investigador encargado podrá acceder inmediatamente y sin restricciones a dicha prueba, así como utilizarla.

2. Si, en el transcurso de la investigación de seguridad, se conoce o se sospecha que un acto de interferencia ilícita conforme al Derecho nacional, como la legislación nacional sobre investigaciones de accidentes, ha estado implicado en el accidente o incidente grave, el investigador encargado informará de inmediato a las autoridades competentes. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14, la información pertinente recopilada durante la investigación de seguridad se compartirá de

▼B

forma inmediata con dichas autoridades y también se les podrá remitir, si así lo solicitan, todo el material pertinente. El hecho de compartir dicha información y material se entenderá sin perjuicio del derecho de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de proseguir su investigación, en coordinación con las autoridades a las que se haya podido transferir el control del lugar del suceso.

3. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, por un lado, y otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como las autoridades judiciales, de aviación civil, de búsqueda y rescate, por otro, cooperen mutuamente mediante acuerdos previos.

Esos acuerdos respetarán la independencia de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad y permitirán que las investigaciones técnicas se desarrollen con diligencia y eficacia. Los acuerdos previos incluirán, entre otras, las siguientes cuestiones:

a) el acceso al lugar del accidente;

b) la protección de las pruebas y el acceso a las mismas;

c) los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso;

d) el intercambio de información;

e) el uso adecuado de la información relativa a la seguridad;

f) la resolución de conflictos.

Los Estados miembros informarán de dichos acuerdos a la Comisión, que los transmitirá al Presidente de la Red, al Parlamento Europeo y al Consejo para información.

*Artículo 13*

**Conservación de pruebas**

1. Los Estados miembros en cuyo territorio haya ocurrido un accidente o un incidente grave serán responsables de garantizar un tratamiento seguro de todas las pruebas y de adoptar todas las medidas razonables para proteger dichas pruebas y mantener una custodia segura de la aeronave, su contenido y sus restos, durante todo el período que sea necesario para llevar a cabo la investigación de seguridad. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por medios fotográficos u otros medios, de pruebas que puedan desaparecer, borrarse, perderse o ser destruidas. La custodia segura implicará la protección contra otros daños, el acceso de personas no autorizadas, el robo y el deterioro.

2. A la espera de la llegada de los investigadores de seguridad, ninguna persona modificará el estado del lugar del accidente, ni retirará muestras, ni desplazará o tomará muestras de la aeronave, su contenido o sus restos, salvo que ello sea necesario por razones de seguridad o

▼B

para socorrer a los heridos, o con la autorización expresa de las autoridades encargadas del control del lugar del accidente y, a ser posible, en consulta con la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.

3. Los participantes tomarán todas las medidas necesarias para conservar los documentos, el material y los registros relativos al suceso, especialmente para evitar que se borren los registros de las conversaciones y mensajes de alerta tras el vuelo.

*Artículo 14*

**Protección de información sensible en materia de seguridad**

1. Los siguientes registros no serán publicados o utilizados para fines distintos de la investigación de seguridad:

a) todas las declaraciones de personas tomadas por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad en el transcurso de su investigación;

b) documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad;

c) información recopilada por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad que sea de índole especialmente sensible y personal, incluida información sobre la salud de las personas;

d) material presentado posteriormente durante el transcurso de la investigación, como notas, borradores, dictámenes escritos por los investigadores, opiniones manifestadas al analizar la información, incluida la información de los registradores de vuelo;

e) información y pruebas facilitadas por investigadores de otros Estados miembros o de terceros países, con arreglo a las disposiciones de las normas y métodos internacionales recomendados, si así lo solicita dicha autoridad encargada de la investigación de seguridad;

f) borradores del informe preliminar o final o declaraciones provisionales;

g) registros de voz e imagen de la cabina de pilotaje y sus transcripciones, así como registros de voz dentro de las unidades de control del tránsito aéreo garantizando asimismo que la información no pertinente en el marco de la investigación de seguridad, en particular la relativa a la intimidad personal, se proteja adecuadamente, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3.

2. Los siguientes registros no serán publicados o utilizados con fines distintos de la investigación de seguridad u otros fines relacionados con la mejora de la seguridad de la aviación:

a) todas las comunicaciones entre personas que hayan estado involucradas en la operación de la aeronave;

b) los registros y las transcripciones escritos o electrónicos de los registros de las unidades de control del tránsito aéreo, incluidos los informes y los resultados realizados con fines internos;

▼B

c) las cartas de envío para la transmisión al destinatario de recomendaciones de seguridad de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, si así lo solicita la autoridad que emite la recomendación;

d) las notificaciones de sucesos en virtud de la Directiva 2003/42/CE.

Las grabaciones del registrador del vuelo no se publicarán ni se utilizarán con fines distintos de la investigación de seguridad, la navegabilidad o el mantenimiento, salvo si se aplica el anonimato a tales datos o se divulgan aplicando procedimientos de seguridad.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, la administración de justicia o la autoridad competente para decidir sobre la divulgación de los registros con arreglo al Derecho nacional podrá decidir que los beneficios de la divulgación de los registros a que se refieren los apartados 1 y 2 para otros fines permitidos por la ley compensan el efecto adverso nacional e internacional de dicha acción para la investigación en curso o cualquier investigación de seguridad futura. Los Estados miembros podrán decidir limitar los casos en los que pueda adoptarse dicha decisión de divulgación, en el respeto de los actos jurídicos de la Unión.

En la medida en que así lo permita el Derecho nacional del Estado miembro que efectúa la comunicación, podrá concederse la posibilidad de comunicar a otro Estado miembro los registros a que se refieren los apartados 1 y 2 para fines distintos de la investigación de seguridad y, en lo que respecta además al apartado 2, para fines distintos de los relacionados con la mejora de la seguridad de la aviación. El tratamiento o la divulgación de los registros recibidos mediante dicha comunicación por las autoridades del Estado miembro que la reciba únicamente se permitirá previa consulta del Estado miembro que efectúe la comunicación y con sujeción al Derecho nacional del Estado miembro que la reciba.

4. Solo podrán divulgarse los datos estrictamente necesarios para los fines contemplados en el apartado 3.

*Artículo 15*

**Comunicación de la información**

1. El personal de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, o cualquier otra persona que participe en la investigación de seguridad o contribuya a ella, estará sujeto a las normas aplicables al secreto profesional, incluso por lo que respecta al anonimato de las personas involucradas en un accidente o incidente, en virtud de la legislación aplicable.

2. Sin perjuicio de las obligaciones que figuran en los artículos 16 y 17, la autoridad encargada de la investigación de seguridad comunicará la información que considere pertinente para prevenir accidentes o incidentes serios a las personas responsables del mantenimiento o de la fabricación de aeronaves o de sus equipos y a las personas o entidades jurídicas responsables de la explotación de aeronaves o de la formación de personal.

3. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en los artículos 16 y 17, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad y los representantes acreditados a que se refiere el artículo 8 entregarán a la AESA y a las autoridades nacionales de aviación civil toda la

▼B

información factual correspondiente obtenida durante la investigación de seguridad, excepto la información a la que se refiere el artículo 14, apartado 1, o la que pueda causar un conflicto de intereses. La información que reciban la AESA y las autoridades nacionales de aviación civil se protegerá de conformidad con el artículo 14 y los actos jurídicos de la Unión y la legislación nacional aplicables.

4. Se autorizará a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad a informar a las víctimas y a sus familiares, o a sus asociaciones, o a publicar cualquier información sobre las observaciones factuales, los procedimientos de la investigación de seguridad, posibles informes preliminares o conclusiones o recomendaciones en materia de seguridad, siempre que ello no perjudique a los objetivos de la investigación de seguridad y se respete plenamente la legislación aplicable a la protección de datos personales.

5. Antes de hacer pública la información a que se refiere el apartado 4, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad transmitirá dicha información a las víctimas y a sus familiares o sus asociaciones, velando por no poner en peligro los objetivos de la investigación de seguridad.

*Artículo 16*

**Informe de la investigación**

1. Cada investigación de seguridad concluirá con un informe en una forma adecuada al tipo y gravedad del accidente o incidente grave. El informe declarará que el único objetivo de la investigación de seguridad debe ser la prevención de futuros accidentes e incidentes sin determinar culpabilidades o responsabilidades. El informe contendrá, si procede, recomendaciones de seguridad.

2. El informe protegerá el anonimato de toda persona involucrada en el accidente o incidente grave.

3. En caso de que las investigaciones de seguridad den lugar a informes antes de la conclusión de la investigación, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá pedir, antes de su publicación, comentarios de las autoridades afectadas, incluida la AESA, y, a través de ellas, al titular del certificado del diseño, al fabricante y al operador interesado. Las entidades consultadas estarán sujetas a las normas aplicables al secreto profesional por lo que respecta al contenido de la consulta.

4. Antes de publicar el informe final, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad solicitará comentarios a las autoridades afectadas, incluida la AESA, y, a través de ellas, al titular del certificado del diseño, al fabricante y al operador interesado. Las entidades consultadas estarán sujetas a las normas aplicables al secreto profesional por lo que respecta al contenido de la consulta. Al solicitar esos comentarios, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad aplicará las normas y métodos internacionales recomendados.

5. La información a que se refiere el artículo 14 solo se incluirá en el informe si resulta pertinente para el análisis del accidente o incidente grave. La información o las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

▼B

6. La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad deberá publicar el informe final lo antes posible y, a poder ser, en un plazo que no supere los doce meses a partir de la fecha del accidente o incidente grave.

7. Si el informe final no puede publicarse en ese plazo de doce meses, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad publicará una declaración provisional al menos en cada fecha aniversario del accidente o incidente grave, detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.

8. La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad transmitirá lo antes posible una copia de los informes finales y de las recomendaciones de seguridad a:

a) las autoridades encargadas de la investigación de seguridad y las autoridades de aviación civil de los Estados de que se trate y la OACI, con arreglo a las normas y métodos internacionales recomendados;

b) los destinatarios de las recomendaciones de seguridad que figuran en el informe;

c) la Comisión y la AESA, salvo si puede accederse públicamente al informe por medios electrónicos, en cuyo caso bastará que la autoridad lo notifique en consecuencia.

*Artículo 17*

**Recomendaciones de seguridad**

1. En cualquier fase de la investigación de seguridad, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, previa oportuna consulta a las partes que corresponda, recomendará en una carta de envío fechada a las autoridades de que se trate, incluidas las de otros Estados miembros o terceros países, cualquier acción que considere necesario adoptar sin demora a fin de mejorar la seguridad aérea.

2. La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad también podrá emitir recomendaciones de seguridad sobre la base de estudios o análisis de una serie de investigaciones u otras actividades realizadas con arreglo al artículo 4, apartado 4.

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

*Artículo 18*

**Seguimiento de las recomendaciones de seguridad y base de datos correspondiente**

1. El destinatario de una recomendación de seguridad acusará recibo de la carta de envío e informará a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad que emitió la recomendación, en un plazo de noventa días tras la recepción de dicha carta, de las medidas adoptadas o en estudio y, si procede, del tiempo necesario para su aplicación, así como, en su caso, de los motivos de no haberse tomado medidas.

▼B

2. En un plazo de sesenta días tras la recepción de la respuesta, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad comunicará al destinatario si considera o no adecuada su respuesta, con las justificaciones correspondientes cuando no esté de acuerdo con la decisión de no adoptar medidas.

3. Cada autoridad encargada de las investigaciones de seguridad instaurará procedimientos para registrar las respuestas a las recomendaciones de seguridad emitidas.

4. Cada entidad que reciba una recomendación de seguridad, incluidas las autoridades responsables de la seguridad de la aviación civil a escala del Estado miembro y de la Unión, instaurará procedimientos para controlar los avances de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones de seguridad recibidas.

5. Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad registrarán en el depósito central creado en virtud del Reglamento (CE) nº 1321/2007 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE ([1]) todas las recomendaciones de seguridad emitidas con arreglo al artículo 17, apartados 1 y 2, así como las respuestas correspondientes. Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad también registrarán en el depósito central todas las recomendaciones de seguridad que reciban de terceros países.

▼M1

———————

▼B

*Artículo 20*

**Información sobre las personas y productos peligrosos a bordo**

1. Las compañías aéreas de la Unión que operen vuelos con destino a, u origen en, un aeropuerto situado en los territorios de los Estados miembros a los que se aplican los Tratados y las compañías aéreas de terceros países que operen vuelos con origen en tal aeropuerto instaurarán procedimientos que permitan establecer:

a) lo antes posible, y a más tardar en un plazo de dos horas desde la notificación del suceso de un accidente sufrido por una aeronave, una lista validada, basada en la mejor información disponible, de todas las personas a bordo de ella, e

b) inmediatamente tras la notificación del suceso de un accidente en la aeronave, la lista de los productos peligrosos que se encontraban a bordo de ella.

2. Las listas a que se refiere el apartado 1 se pondrán a disposición de la autoridad encargada de las investigaciones, de la autoridad designada por cada Estado miembro para ponerse en contacto con los familiares de las personas que estuvieran a bordo y, en caso necesario, de las unidades médicas que puedan necesitar la información para el tratamiento de las víctimas.

3. Con el fin de poder proporcionar rápidamente información a los familiares de los pasajeros de la presencia de sus familiares a bordo del avión accidentado, las compañías aéreas ofrecerán a los viajeros la

([1]) DO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

▼B

posibilidad de facilitar el nombre y la dirección de una persona de contacto en caso de accidente. Dicha información solo podrán utilizarla las compañías aéreas en caso de accidente y no se comunicará a terceros ni podrá utilizarse con fines comerciales.

4. El nombre de las personas a bordo de la aeronave no se hará público antes de que los familiares de dicha persona hayan sido informados por las autoridades competentes. Se mantendrá la confidencialidad de las listas a que se refiere el apartado 1, letra a), de conformidad con los actos jurídicos de la Unión y el Derecho nacional, y el nombre de cada persona que figure en dicha lista solo se pondrá a disposición pública si los familiares de las respectivas personas a bordo no se oponen a ello.

*Artículo 21*

**Asistencia a las víctimas de los accidentes aéreos y a sus familiares**

1. A fin de asegurar una respuesta más amplia y armonizado a los accidentes a escala de la UE, cada Estado miembro elaborará a escala nacional un plan de emergencia relativo a los accidentes de aviación civil. Dicho plan de emergencia cubrirá asimismo la asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares.

2. Los Estados miembros velarán por que todas las compañías aéreas registradas en su territorio cuenten con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares. Estos planes deben tener en cuenta, en particular, el apoyo psicológico a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares y permitir que la compañía aérea haga frente a un accidente grave. Los Estados miembros auditarán los planes de ayuda de las compañías aéreas registradas en su territorio. Los Estados miembros alentarán asimismo a las compañías aéreas de terceros países que operen en la Unión a que adopten planes de asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y a sus familiares.

3. Cuando se produce un accidente, el Estado miembro encargado de la investigación, o el Estado en el que está establecida la compañía aérea a la que pertenece el avión accidentado, o el Estado al que pertenece un número significativo de nacionales a bordo del avión accidentado, deberá designar a la persona de contacto que se encargará de informar a las víctimas y sus familiares.

4. El Estado miembro o el tercer país que, por contar entre sus ciudadanos víctimas mortales o heridos graves, tenga un interés especial en un accidente ocurrido en los territorios de los Estados miembros a los que se apliquen los Tratados podrá nombrar a un perito con derecho a:

a) visitar el lugar del accidente;

b) acceder a la información factual pertinente, cuya divulgación haya sido autorizada por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, y a información sobre los avances de la investigación;

c) recibir una copia del informe final.

▼B

5. Un experto nombrado con arreglo al apartado 4 podrá asistir, de conformidad con la legislación vigente, a la identificación de las víctimas y asistir a reuniones con los supervivientes de su Estado.

6. De conformidad con el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos ([1]), las compañías aéreas de terceros países cumplirán asimismo las obligaciones en materia de seguro establecidas en dicho Reglamento.

*Artículo 22*

**Acceso a los documentos y protección de los datos personales**

1. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio del Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ([2]).

2. El presente Reglamento se aplicará de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ([3]) y el Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos ([4]).

*Artículo 23*

**Sanciones**

Los Estados miembros establecerán normas relativas a las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

*Artículo 24*

**Modificación del Reglamento**

El presente Reglamento será objeto de una revisión a más tardar el 3 de diciembre de 2014. Si la Comisión considera que el presente Reglamento debe modificarse, solicitará a la Red mencionada en el artículo 7 que emita un dictamen preliminar, que se transmitirá asimismo al Parlamento Europeo, al Consejo, a los Estados miembros y a la AESA.

*Artículo 25*

**Derogaciones**

Queda derogada la Directiva 94/56/CE.

([1]) DO L 138 de 30.4.2004, p. 1.
([2]) DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.
([3]) DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.
([4]) DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼B

*Artículo 26*

**Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼B

*ANEXO*

**Lista de ejemplos de incidentes graves**

Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos característicos de incidentes que podrían ser graves. La lista no es exhaustiva y solo se proporciona como orientación respecto a la definición de «incidente grave»:

— cuasicolisión que requiere una maniobra evasiva para evitar la colisión o una situación de peligro para la seguridad, o cuando habría correspondido realizar una acción evasiva,

— impacto contra el suelo sin pérdida de control,

— despegues interrumpidos en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje, excluidas las operaciones autorizadas de helicópteros, o una pista no asignada,

— despegues efectuados desde una pista cerrada o comprometida, desde una calle de rodaje, excluidas las operaciones autorizadas de helicópteros, o una pista no asignada,

— aterrizajes o intentos de aterrizaje en una pista cerrada o comprometida, en una calle de rodaje, excluidas las operaciones autorizadas de helicópteros, o una pista no asignada,

— incapacidad grave de lograr la «performance» prevista durante el recorrido de despegue o el ascenso inicial,

— incendio o humo producido en la cabina de pasajeros, en los compartimentos de carga o en los motores, aun cuando tales incendios se hayan apagado mediante agentes extintores,

— sucesos que obliguen a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia,

— fallas estructurales de la aeronave o desintegraciones de motores, comprendidas las fallas de turbomotores no contenidas, que no se clasifiquen como accidente,

— mal funcionamiento de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de esta,

— incapacitación de la tripulación de vuelo durante el mismo,

— cantidad de combustible que obligue al piloto a declarar una situación de emergencia,

— incursiones en la pista clasificadas de gravedad A por el Manual sobre prevención de las incursiones en la pista (documento 9870 de la OACI), que contiene información sobre la clasificación de la gravedad,

— incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje. Se trata de incidentes como aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos o salidas de la pista por el costado,

— fallas de los sistemas, fenómenos meteorológicos, operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada, u otros acontecimientos que hubieran podido ocasionar dificultades para controlar la aeronave,

— fallas de más de un sistema, cuando se trata de un sistema redundante de carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.