

nes –a las que ha de aplicarse la normativa interna común a todos los casos y que, por tanto, no ha sido creada especialmente para la ejecución de esta sentencia ni por ello puede calificarse en ningún momento como más gravosa que la normativa general– puede sintetizarse de la siguiente forma:

1.º Supuestos en los que se ha dictado una liquidación administrativa provisional o definitiva y ésta ha devenido firme. En tal caso no podrá procederse a la devolución de ingresos indebidos por aplicación del artículo 221.3 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

2.º Casos en los que se ha dictado liquidación administrativa pero no ha devenido firme, en los cuales habrá que estar a la resolución o sentencia que ponga término al procedimiento.

3.º En cualquier otro supuesto la solicitud deberá referirse siempre a ejercicios no prescritos. Así se desprende del artículo 66 de la Ley General Tributaria, que limita la posibilidad de exigir la devolución de ingresos indebidos más allá del plazo de cuatro años de prescripción.

Como conclusión final, ha de afirmarse que la sentencia tiene un efecto retroactivo limitado a las situaciones jurídicas a las que le sea aplicable y respecto de las que no haya cosa juzgada, prescripción, caducidad o efectos similares, respetando, por tanto, las situaciones jurídicas firmes.

## VIII

En consecuencia con todo lo anterior, esta Dirección General entendiéndolo ajustado a derecho las siguientes consideraciones:

1.ª Únicamente corresponde aplicar el procedimiento de prorrata para el cálculo de las deducciones de los empresarios o profesionales cuando éstos realizan a la vez operaciones que generan el derecho a la deducción y otras que no lo originan.

A estos efectos, hay que tener en cuenta que las operaciones exentas conforme al artículo 20.uno de la Ley 37/1992 no generan el derecho a la deducción, por lo que su realización obliga a la aplicación del citado procedimiento. Como única excepción, deben citarse las operaciones financieras o inmobiliarias no habituales para el empresario o profesional.

Solamente en el caso de que deba aplicarse el mecanismo de la prorrata de acuerdo con los criterios anteriores, habrán de computarse las subvenciones percibidas para financiar la actividad empresarial o profesional no vinculadas al precio de las operaciones.

2.ª Como excepción al punto anterior, no han de computarse en caso alguno las subvenciones siguientes:

a) Las destinadas a financiar operaciones no sujetas o exentas que generen el derecho a la deducción.

b) Las percibidas por los Centros especiales de empleo regulados por la Ley 13/1982, de 7 de abril, cuando cumplan los requisitos establecidos en el apartado 2 de su artículo 43.

c) Las financiadas con cargo al Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agraria (FEOGA).

d) Las financiadas con cargo al Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP).

e) Las concedidas con la finalidad de financiar gastos de realización de actividades de investigación, desarrollo o innovación tecnológica. A estos efectos, se considerarán como tales actividades y gastos de realización de las mismas los definidos en el artículo 35 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

3.ª En caso de que un empresario o profesional tenga sectores diferenciados en el desarrollo de su activi-

dad o aplique la prorrata especial para la determinación de sus deducciones, deberá aplicar los criterios que se contienen en el apartado II de esta Resolución, considerando que únicamente se incluirán las subvenciones en el denominador de la prorrata cuando los bienes y servicios por cuya adquisición se haya soportado el tributo se utilicen en operaciones o actividades en las que, al margen de la percepción de subvenciones no vinculadas al precio de las operaciones, el derecho a la deducción no es pleno.

4.ª En el caso de que se perciban subvenciones de capital no cabe la aplicación de limitación directa alguna en el derecho a la deducción. No obstante, y supuesto que el empresario o profesional que las perciba esté obligado a aplicar el procedimiento de la prorrata para calcular sus deducciones, habrá de computar el importe de las mismas como si de subvenciones corrientes se tratase. Dicho empresario o profesional podrá, excepcionalmente, imputar estas subvenciones por quintas partes en el año de su percepción y en los cuatro siguientes.

5.ª Las subvenciones se computarán en el ejercicio en que se proceda a su cobro, efectuándose, cuando proceda, los ajustes que correspondan según los artículos 105 y siguientes de la Ley 37/1992.

6.ª Los empresarios que estén acogidos al régimen especial simplificado no tendrán limitación alguna en sus deducciones como consecuencia de la percepción de subvenciones no vinculadas al precio de las operaciones.

7.ª Cuanto se ha señalado en los ordinales anteriores es independiente del tratamiento que corresponda a las subvenciones vinculadas al precio de las operaciones, que serán consideradas como mayor base imponible de las mismas, con las consecuencias que se deriven a estos efectos según generen el derecho a la deducción o no sea así.

8.ª En cuanto al efecto temporal de la sentencia, hay que distinguir:

a) Supuestos en los que se ha dictado una liquidación administrativa provisional o definitiva y ésta ha devenido firme, en los que no podrá procederse a la devolución de ingresos indebidos por aplicación del artículo 221.3 de la Ley General Tributaria.

b) Casos en los que se ha dictado liquidación administrativa pero no ha devenido firme, en los cuales habrá que estar a la resolución o sentencia que ponga término al procedimiento.

c) Otros supuestos, en los que la solicitud deberá referirse siempre a ejercicios no prescritos, como se señala en el artículo 66 de la Ley General Tributaria, precepto que limita la posibilidad de exigir la devolución de ingresos indebidos más allá del plazo de cuatro años de prescripción.

Madrid, 14 de noviembre de 2005.–El Director General, José Manuel de Bunes Ibarra.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**19150** REAL DECRETO 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil.

Uno de los objetivos prioritarios en materia de aviación civil es la necesidad de contar con un elevado nivel de seguridad y adoptar todo tipo de medidas para reducir el número de accidentes e incidentes.

La experiencia ha demostrado que en numerosas ocasiones, antes de que se produzca un accidente, una serie

de incidentes y otras muchas deficiencias han revelado la existencia de riesgos para la seguridad.

La mejora de la seguridad de la aviación civil requiere un mejor conocimiento de tales sucesos para facilitar el análisis y el control de las tendencias para emprender acciones correctoras.

Cuando tales sucesos implican a aviones registrados en un Estado miembro o explotados por una empresa establecida en un Estado miembro, deben notificarse aun en caso de haberse producido fuera del territorio de la Unión Europea.

En España, la vigente Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, se ocupa de regular, en su título II, la investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil, hasta ahora establecida por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, que incorporó a nuestro ordenamiento la 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.

Deben tenerse en cuenta los requisitos técnicos de notificación contenidos en el Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles (reglas JAR-OPS), y en el Reglamento de circulación aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.

En el plano internacional hay que mencionar el vigente Convenio de Aviación Civil Internacional elaborado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944. En concreto, su anexo 13 establece las normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación que deben realizar los Estados contratantes.

En este marco normativo, el Consejo de la Unión Europea ha aprobado la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil.

Las novedades de esta norma comunitaria se centran básicamente en la instauración de un sistema obligatorio de notificación de sucesos y la designación de un órgano encargado de coordinar la información que se reciba.

Por todo ello, este real decreto incorpora al ordenamiento jurídico la Directiva 2003/42/CE, y contribuye así a la mejora de la seguridad aérea, con la garantía de que la información pertinente en materia de sucesos se trate de forma confidencial y a partir del principio de que el único objetivo de la notificación de sucesos es prevenir futuros accidentes e incidentes, no determinar faltas o responsabilidades.

El contenido de este real decreto no modifica el sistema de notificación recogido en el apéndice «Notificación de incidentes del tránsito aéreo» del Reglamento de circulación aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, que seguirá aplicándose en los mismos términos.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de noviembre de 2005,

**D I S P O N G O :**

## **CAPÍTULO I**

### **Disposiciones generales**

#### **Artículo 1. Objeto y finalidad.**

Este real decreto tiene por objeto establecer el sistema de notificación de sucesos en la aviación civil.

Este sistema de notificación de carácter obligatorio tiene por finalidad contribuir a la mejora de la seguridad aérea, garantizar que la información pertinente en materia de seguridad se notifique, recopile, almacene, proteja y divulgue para prevenir futuros accidentes e incidentes, pero no determinar faltas o responsabilidades.

#### **Artículo 2. Definiciones.**

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Suceso: en el ámbito de la aviación civil, una interrupción del funcionamiento, un defecto, una deficiencia u otra circunstancia anormal que haya tenido o haya podido tener consecuencias sobre la seguridad aérea y que no haya dado lugar a un accidente o un incidente grave de la aeronave de los definidos en el artículo 11 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

b) Desidentificación: la eliminación en las notificaciones presentadas de todos los datos personales referentes al notificador y de los datos técnicos que se deduzcan de la notificación y que puedan llevar a identificar al notificador o a terceros.

#### **Artículo 3. Ámbito de aplicación.**

1. Este real decreto se aplicará a los sucesos de aviación civil ocurridos en territorio español, o fuera de España cuando estén implicadas aeronaves de matrícula española o explotadas por empresas establecidas en España, sucesos que pongan en peligro o que, en el caso de no ser corregidos, puedan poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona.

2. Con carácter orientativo, en los anexos I y II figura una relación de este tipo de sucesos.

3. Las aeronaves militares, los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y los servicios, actividades e instalaciones adscritos a la defensa nacional, así como su personal, están excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto.

## **CAPÍTULO II**

### **Sistema de notificación obligatoria**

#### **Artículo 4. Obligatoriedad de la notificación.**

1. Tendrán la obligación de notificar a la Dirección General de Aviación Civil los sucesos a que se refiere en el artículo 3 las siguientes personas y organizaciones que, en el ejercicio de sus funciones o actividades, tengan conocimiento de ellos:

a) El operador o comandante de una aeronave propulsada por motor de turbina o de una aeronave de transporte público explotada por un operador cuya supervisión de la seguridad de las operaciones corresponda al Estado español.

b) La persona u organización que desempeñe actividades de diseño, fabricación, mantenimiento o modificación de aeronaves propulsadas por motor de turbina o aeronaves de transporte público, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión del Estado español.

c) La persona que firme un certificado de revisión de mantenimiento o de aptitud para el servicio de una aeronave propulsada por motor de turbina o una aeronave de transporte público, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión del Estado español.

d) Los controladores de tránsito aéreo u oficial de información en vuelo autorizados por el Estado español.

e) El director de un aeródromo al que afecte el Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo, de 23 de julio

de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias.

f) La persona que desempeñe una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, ensayos en vuelo o inspección de instalaciones relacionadas con la navegación aérea y de la que se haga responsable el Estado español.

g) La persona que desempeñe una función relacionada con la operación de una aeronave en tierra, incluidas las operaciones de carga de combustible, mantenimiento, preparación de la hoja de embarque, carga, descongelación y remolque en un aeródromo a los que afecta el Reglamento (CEE) n.º 2408/92 del Consejo.

2. Se admitirá la notificación voluntaria de los sucesos mencionados en el artículo 3.1 por toda persona u organización que ejerza, entre otras operaciones de aviación civil, funciones similares a las enumeradas en el apartado 1 de este artículo.

#### Artículo 5. *Órgano responsable del sistema de notificación obligatoria.*

1. La Dirección General de Aviación Civil es el órgano responsable de recoger, evaluar, procesar y conservar la información sobre los sucesos que sean notificados con arreglo a lo dispuesto en este real decreto.

2. Los sucesos a los que se refiere este artículo deberán notificarse, salvo en los casos en que las normas exijan un plazo menor, en el plazo de 30 días desde que se tuvo conocimiento del suceso. La notificación podrá efectuarse en los formularios que a tal efecto se aprueben. En estos modelos deberá hacerse constar con claridad que la notificación efectuada no tiene la naturaleza de denuncia ni puede dar lugar a la determinación de responsabilidades, salvo en los supuestos de dolo o negligencia grave.

3. La Dirección General de Aviación Civil conservará en una base de datos específicamente creada y mantenida a tal fin la información recibida a través de dichas notificaciones, debidamente desidentificada. Una vez introducida dicha información en la mencionada base de datos, las notificaciones recibidas serán destruidas.

4. Asimismo, se incluirá en dicha base de datos la información que sobre accidentes e incidentes graves sea facilitada para tal fin por la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

5. La Dirección General de Aviación Civil garantizará que la información contenida en la base de datos sea utilizada únicamente para mejorar la seguridad de la aviación civil mediante la prevención de accidentes e incidentes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.

#### Artículo 6. *Intercambio de Información.*

1. La Dirección General de Aviación Civil participará en el intercambio de información con las autoridades competentes de los Estados miembros y la Comisión Europea, y pondrá a su disposición toda la información pertinente en materia de seguridad existente en la base de datos a que se refiere el artículo 5.3.

2. Cuando la Dirección General de Aviación Civil reciba la notificación de un suceso, introducirá la información en la base de datos, y una vez desidentificada, la comunicará, en el caso de que sea necesario, a la autoridad competente del Estado miembro en el que tuvo lugar el suceso, en que esté matriculada la aeronave, en el que se fabricó la aeronave o en el que esté certificado el operador.

3. Para facilitar el intercambio de información, la base de datos a que se refieren los apartados anteriores deberá ser compatible con los programas informáticos específicos que a tal efecto determine la Comisión Europea.

#### Artículo 7. *Divulgación de la información.*

1. La Dirección General de Aviación Civil facilitará a toda entidad a la que se hayan confiado tareas de reglamentación en materia de seguridad de la aviación civil o de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil en la Unión Europea el acceso a la información sobre sucesos recogida e intercambiada de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5 y 6 para poder obtener de los sucesos notificados las enseñanzas oportunas en materia de seguridad.

2. Sin perjuicio del derecho de acceso a las entidades mencionadas en el apartado anterior a la información sobre sucesos, la difusión de esta información se efectuará exclusivamente con el fin de mejorar la seguridad en la aviación civil y se limitará dicha difusión a lo estrictamente necesario para garantizar dicho fin, preservando en todo caso la debida confidencialidad de la información, de conformidad con lo establecido en el artículo 8.

3. La difusión de la información sobre sucesos se podrá denegar cuando no se acredite el fin de mejora de la seguridad en la aviación civil mencionado en el apartado anterior, así como cuando prevalezcan razones de interés público, o cuando así lo disponga una ley; en estos casos, el órgano competente deberá dictar una resolución motivada.

4. Cuando concurren circunstancias que así lo aconsejen, la Dirección General de Aviación Civil publicará informes sobre seguridad aérea en los que se recojan los datos y conclusiones obtenidos del sistema de información de sucesos.

#### Artículo 8. *Protección de la Información.*

1. La Dirección General de Aviación Civil adoptará las medidas que a continuación se relacionan para garantizar la confidencialidad adecuada de la información.

a) En la base de datos prevista en el artículo 5 no se registrarán nombres o direcciones de personas concretas. Así mismo, en ningún caso se divulgará información que contenga datos técnicos que puedan llevar a identificar al notificador o a terceros, tales como el indicativo de vuelo afectado y la matrícula de la aeronave.

b) El personal de la Dirección General de Aviación Civil, y aquel otro que pueda acceder al sistema de notificación de sucesos, deberá guardar el debido sigilo respecto de los sucesos que conozcan por razón de su cargo, así como respecto de hechos, datos o informes que conozcan en el ejercicio de sus funciones.

c) La Dirección General de Aviación Civil se abstendrá de entablar procedimientos en relación con infracciones culposas o a título de simple negligencia que hayan llegado a su conocimiento sólo por haber sido notificadas en virtud del sistema nacional de notificación obligatoria de sucesos, excepto en casos de notificaciones que revelen de forma manifiesta que el suceso se ha producido con dolo o negligencia grave.

d) Los organismos competentes velarán para que los empleados que notifiquen sucesos de los cuales puedan tener conocimiento no sufran ningún perjuicio por parte de su empleador.

2. Este artículo se aplicará sin perjuicio de las normas relacionadas con el acceso a la información por los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos o cuando lo soliciten las comisiones parlamentarias de investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución.

#### Disposición adicional primera. *Adaptación normativa.*

En el plazo de seis meses, el Ministerio de Fomento procederá a la adaptación de las normas que regulan el

funcionamiento de la Comisión de estudio y análisis de notificaciones de incidentes de tránsito aéreo para su adecuación al sistema de notificación regulado en este real decreto.

**Disposición adicional segunda. Coordinación.**

Los Ministerios de Fomento y de Defensa establecerán los procedimientos de coordinación que resulten necesarios para que las notificaciones a la Dirección General de Aviación Civil que se prevén en este real decreto, y que afectan al Ministerio de Defensa, se lleven a cabo.

**Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

**Disposición final primera. Incorporación de derecho de la Unión Europea.**

Este real decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil.

**Disposición final segunda. Actualización de los anexos.**

El Director General de Aviación Civil podrá actualizar, mediante circular aeronáutica, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 8 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, los anexos I y II.

**Disposición final tercera. Aprobación de formularios.**

El Director General de Aviación Civil, mediante resolución, establecerá los formularios estandarizados que podrán ser utilizados para la notificación de sucesos. Asimismo, se podrá implantar un procedimiento de presentación telemática de la información.

**Disposición final cuarta. Habilitación normativa.**

El Ministro de Fomento dictará las disposiciones que sean necesarias para la aplicación de este real decreto.

**Disposición final quinta. Entrada en vigor.**

El presente real decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 14 de noviembre de 2005.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,  
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

**ANEXO I**

**Lista de sucesos relacionados con el funcionamiento, mantenimiento, reparación y fabricación de aeronaves que deben notificarse**

Nota 1: aunque este anexo recoge la mayoría de los sucesos que deben notificarse, no puede ser totalmente exhaustivo, por lo que deberá notificarse también cualquier otro suceso que en opinión de los interesados cumpla los criterios para ello.

Nota 2: este anexo no incluye los accidentes. Además de otros requisitos relativos a su notificación, deberán recogerse en la base de datos mencionada en el artículo 6.2.

Nota 3: este anexo contiene ejemplos de los requisitos de notificación aplicables al funcionamiento de las aeronaves, su mantenimiento y reparación, así como su fabricación.

Nota 4: los sucesos que deben notificarse son aquellos en los que la seguridad de la operación estuvo o pudo estar en peligro o que pudieran haber dado lugar a condiciones inseguras. Si, a juicio del notificador, un suceso que no haya afectado a la seguridad de la operación pudiese crear peligro en el caso probable de repetirse en condiciones diferentes, deberá notificarlo. Lo que se considera digno de notificación para un tipo de producto, pieza o aparato puede no serlo para otro y la ausencia o presencia de un simple factor, humano o técnico, puede transformar un suceso en accidente o incidente grave.

Nota 5: los sistemas de homologación de operaciones específicas como RVSM, ETOPS, RNAV o los programas de diseño o mantenimiento podrán exigir requisitos específicos para la notificación de fallos o casos de mal funcionamiento en relación con ese sistema o programa.

**ÍNDICE**

A) Operaciones de vuelo de las aeronaves.  
B) Elementos técnicos de las aeronaves.  
C) Mantenimiento y reparación de la aeronave.  
D) Servicios de navegación aérea, instalaciones y servicios de tierra.

A) Operaciones de vuelo de las aeronaves.

1. Funcionamiento de la aeronave:

a) Maniobras evasivas:

1.º Riesgo de colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto o una situación insegura cuando habría correspondido una acción evasiva.

2.º Maniobra evasiva necesaria para evitar una colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto.

3.º Maniobra evasiva para evitar otras situaciones inseguras.

b) Incidentes de despegue o aterrizaje, incluidos aterrizajes preventivos o forzosos. Incidentes tales como aterrizajes demasiado cortos, demasiado largos o fuera de pista. Despegues, aborto de despegue, aterrizajes o aterrizajes frustrados en una pista cerrada, ocupada o incorrecta. Incursiones en la pista. Incidentes con el chorro del reactor o las hélices que causen un daño significativo o una lesión grave.

c) Incapacidad de lograr las actuaciones previstas durante el despegue o el ascenso inicial.

d) Cantidad críticamente baja de combustible o incapacidad de transferir combustible o de utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

e) Pérdida de control (incluida la pérdida parcial o temporal de control) por cualquier causa.

f) Sucesos a velocidad cercana o superior a V1 resultado de una situación peligrosa o potencialmente peligrosa o que provoquen una situación peligrosa (por ejemplo, despegue abortado, impacto de la cola con la pista, pérdida de potencia del motor, etc.).

g) Aproximación frustrada que provoque una situación peligrosa o potencialmente peligrosa.

h) Desviación significativa involuntaria de la velocidad aerodinámica, de la ruta o de la altitud previstas (más de 300 pies) por cualquier causa.

i) Descenso por debajo de la altura/altitud de decisión o altura/altitud mínima de descenso sin la referencia visual necesaria.

j) Pérdida de conciencia de la posición real o de la posición en relación con otra aeronave.

k) Corte en la comunicación entre la tripulación de vuelo (CRM) o entre la tripulación de vuelo y otras partes (tripulación de cabina, ATC, técnicos).

l) Toma dura (aterrizaje que requiera una «inspección por toma dura»).

m) Superación de los límites de masa y centrado del carburante.

n) Reglaje incorrecto de un código SSR o de una subescala de altímetro.

ñ) Programación incorrecta o entradas erróneas de datos en el equipo utilizado para los cálculos de navegación o actuaciones, o uso de datos incorrectos.

o) Recepción o interpretación incorrecta de mensajes radiotelefónicos.

p) Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas sobre la alimentación o la distribución del combustible.

q) Salida no intencionada de una aeronave de una superficie pavimentada.

r) Colisión entre una aeronave y otra aeronave, vehículo u otro objeto en tierra.

s) Accionamiento incorrecto o inadvertido de cualquier mando.

t) Incapacidad de lograr la configuración prevista de la aeronave en cualquier fase de vuelo (por ejemplo, tren de aterrizaje y sus puertas, «slats», estabilizadores, «flaps», etc.).

u) Situación peligrosa o potencialmente peligrosa que sea consecuencia de una simulación deliberada de condiciones de fallo durante ejercicios de entrenamiento, verificación de sistemas o prueba.

v) Vibración anormal.

w) Activación de cualquier sistema primario de alarma asociado a una maniobra de la aeronave como, por ejemplo, aviso de configuración, aviso de pérdida de sustentación («stick shaker»), aviso de exceso de velocidad, etc., a menos que:

1.º La tripulación haya determinado concluyentemente que la indicación era falsa, siempre que la falsa alarma no provoque dificultades o peligro por la respuesta de la tripulación ante el aviso, o

2.º Funcione a efectos de entrenamiento o de prueba.

x) Aviso GPWS/TAWS cuando:

1.º La aeronave se acerque a tierra más de lo previsto, o

2.º El aviso se produce en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC) o por la noche y se establece que ha sido generado por una velocidad elevada de descenso (modo 1), o

3.º El aviso se debe a un fallo en la selección del tren o en la configuración de «flats» para aterrizaje en el punto adecuado de la aproximación (modo 4), o

4.º Cualquier dificultad o peligro se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso como, por ejemplo, una posible reducción de la distancia de otro tránsito. Esto puede incluir avisos de cualquier «modo» o «tipo», es decir, aviso genuino, perturbación o falsa alarma.

y) Aviso GPWS/TAWS en caso de dificultad o peligro que se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso.

z) Avisos de resolución (RA) ACAS.

## 2. Emergencias:

a) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas o nocivas, aunque se haya extinguido el incendio.

b) Utilización de cualquier procedimiento no habitual por la tripulación de vuelo o de cabina en una situación de emergencia cuando:

1.º El procedimiento existe pero no se utiliza.

2.º No existe procedimiento establecido.

3.º El procedimiento existe pero es incompleto o inadecuado.

4.º El procedimiento es incorrecto.

5.º Se utiliza un procedimiento incorrecto.

c) Inadecuación de cualquier procedimiento destinado a su utilización en caso de emergencia, incluso cuando se utilice para mantenimiento, entrenamiento o prueba.

d) Un suceso que dé lugar a una evacuación de emergencia.

e) Despresurización.

f) Utilización de cualesquiera equipos o procedimientos de emergencia prescritos en la situación de que se trate.

g) Un suceso que dé lugar a una declaración de emergencia («Mayday» o «Pan»).

h) Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas todas las puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento, entrenamiento o prueba.

i) Sucesos que exijan el uso del oxígeno de emergencia por cualquier miembro de la tripulación.

## 3. Incapacidad de la tripulación:

a) Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de vuelo, incluso si se produce antes de la salida, si se considera que podría haber dado lugar a una incapacidad tras el despegue.

b) Incapacidad de cualquier miembro de la tripulación de cabina que le impida cumplir sus obligaciones esenciales en caso de emergencia.

4. Lesiones: sucesos que hayan provocado o pudieran haber provocado lesiones significativas en los pasajeros o la tripulación, pero que no se consideren notificables como accidentes.

## 5. Meteorología:

a) Rayo que provoque daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

b) Granizo que provoque daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

c) Turbulencia grave que cause lesiones a los ocupantes o que requiera una «inspección por encuentro con turbulencias» de la aeronave.

d) Encuentro con cizalladura del viento.

e) Hielo que provoque dificultades de manejo, daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

## 6. Protección:

a) Piratería aérea, incluidas una amenaza de bomba o un secuestro.

b) Dificultad en controlar pasajeros ebrios, violentos o indisciplinados.

c) Descubrimiento de un polizón.

## 7. Otros sucesos:

a) Repetición con excesiva frecuencia de un tipo específico de suceso que, de forma aislada, no se consideraría digno de ser notificado, pero que constituye un peligro potencial debido a su frecuencia.

b) Colisión con aves que provoque daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

c) Turbulencias de estela.

d) Cualquier otro suceso de cualquier tipo que se considere que ha puesto o podría haber puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes a bordo o en tierra.

#### B) Elementos técnicos de la aeronave.

1. Estructura: no necesitan notificarse todos los fallos estructurales. Hace falta que el servicio técnico dicte si un fallo es lo suficientemente grave como para notificarse. Pueden considerarse los siguientes ejemplos:

a) Daño en un elemento estructural principal que no haya sido diseñado para tolerar daños (elemento de vida útil limitada). Los elementos estructurales principales son los que contribuyen significativamente a soportar las cargas de vuelo de tierra y de presurización y cuyo fallo podría provocar un fallo catastrófico de la aeronave.

b) Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural principal que haya sido diseñado para tolerar daños.

c) Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural cuyo fallo podría reducir la rigidez estructural hasta el punto de no alcanzarse los márgenes necesarios de flameo, divergencia o inversión de los mandos.

d) Daño o defecto de un elemento estructural que pueda provocar la liberación de elementos de masa susceptibles de lesionar a los ocupantes de la aeronave.

e) Daño o defecto de un elemento estructural que pueda poner en peligro el correcto funcionamiento de los sistemas. Véase el apartado 2 a continuación.

f) Pérdida de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.

#### 2. Sistemas:

Se proponen los siguientes criterios genéricos aplicables a todos los sistemas:

a) Pérdida, mal funcionamiento o defecto significativo de cualquier sistema, subsistema o conjunto de equipos cuando no se puedan efectuar de manera satisfactoria los procedimientos normales de funcionamiento, maniobras, etc.

b) Incapacidad de la tripulación para controlar el sistema; por ejemplo:

1.º Acciones no solicitadas.

2.º Respuesta incorrecta o incompleta, incluida la limitación de movimiento o rigidez.

3.º Embalamiento.

4.º Avería o desconexión mecánica.

c) Avería o mal funcionamiento de la función o funciones exclusivas del sistema (un sistema puede integrar varias funciones).

d) Interferencia dentro de los sistemas o entre ellos.

e) Avería o mal funcionamiento del dispositivo de protección o del sistema de emergencia asociado al sistema.

f) Pérdida de redundancia del sistema.

g) Cualquier suceso provocado por el comportamiento imprevisto de un sistema.

h) En las aeronaves con un solo sistema, subsistema o conjunto de equipos principal: pérdida, mal funcionamiento significativo o defecto en el sistema, subsistema o conjunto de equipos principal.

i) En las aeronaves con múltiples sistemas, subsistemas o conjuntos de equipos principales independientes: pérdida, mal funcionamiento significativo o defecto de más de un sistema, subsistema o conjunto de equipos principal.

j) Funcionamiento de cualquier sistema de aviso primario asociado con los sistemas de la aeronave o el equipo, salvo si la tripulación llegara a la conclusión firme de que la indicación es falsa, siempre que el aviso falso no

provoque dificultades o peligros derivados de la respuesta de la tripulación al aviso.

k) Pérdida de fluido hidráulico, combustible, aceite u otros fluidos que puedan provocar peligro de incendio, una contaminación peligrosa de la estructura, sistemas o equipo de la aeronave o riesgos para los ocupantes.

l) Mal funcionamiento o defecto de cualquier sistema de aviso que pueda dar lugar a indicaciones engañosas para la tripulación.

m) Cualquier avería, mal funcionamiento o defecto que se produzca en una fase crítica del vuelo y sea importante para el funcionamiento de dicho sistema.

n) Sucesos de deficiencia significativa de las actuaciones reales comparadas con las actuaciones aprobadas que provoque una situación peligrosa (teniendo en cuenta la exactitud del método de cálculo de actuaciones), incluidas la eficacia de frenado, el consumo de combustible, etc.

ñ) Asimetría de los controles de vuelo; por ejemplo, «flaps», «slats», «spoilers».

El apéndice de este anexo consta de una lista de ejemplos de sucesos notificables que deriva de la aplicación de estos criterios generales a sistemas específicos.

3. Sistemas APU (unidad de potencia auxiliar) y de propulsión (incluidos motores, hélices y rotores):

a) Apagado, parada o mal funcionamiento de un motor.

b) Exceso de velocidad o sobrerégimen significativo que no se pueda controlar de cualquier componente rotatorio de alta velocidad (por ejemplo, APU, arranque neumático, turboventilador, turbina de motor, hélice o rotor).

c) Avería o mal funcionamiento de cualquier pieza de un motor o grupo motor que provoque uno o más de los sucesos siguientes:

1.º Fallos no contenidos de componentes y proyección de restos de piezas.

2.º Incendio interno o externo fuera de control o liberación de gas caliente.

3.º Empuje en una dirección distinta de la ordenada por el piloto.

4.º Avería o funcionamiento inadvertido del sistema de la reversa de empuje.

5.º Incapacidad de controlar la potencia, el empuje o las revoluciones por minuto.

6.º Fallo en la estructura de soporte del motor.

7.º Pérdida parcial o completa de una parte importante del grupo motor.

8.º Emanaciones visibles o concentraciones de productos tóxicos suficientemente densas para incapacitar a la tripulación o a los pasajeros.

9.º Incapacidad de apagar un motor con procedimientos normales.

10.º Incapacidad de volver a arrancar un motor útil.

d) Pérdida, cambio u oscilación de empuje o potencia no comandados que estén clasificados como pérdida de control de empuje o potencia (LOTIC):

1.º En una aeronave monomotor, o

2.º Cuando se consideren excesivos para una determinada utilización, o

3.º Cuando puedan afectar a más de un motor en una aeronave polimotor, sobre todo en el caso de una aeronave bimotor, o

4.º En una aeronave polimotor en que se utilice el mismo o parecido tipo de motor en el caso en el que el suceso se considerase peligroso o crítico.

e) Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza de vida útil limitada antes de la terminación de la vida útil completa de la pieza.

- f) Defectos de origen común que podrían dar lugar a una tasa de parada en vuelo tan alta que existe la posibilidad de parada de más de un motor en un mismo vuelo.
- g) No funcionamiento del limitador o del dispositivo de control del motor una vez accionado o su funcionamiento accidental.
- h) Superación de los parámetros del motor.
- i) Daños producidos por objetos extraños.

#### *Hélices y transmisiones*

j) Fallo o mal funcionamiento de una pieza de la hélice o del grupo motor que produzca una o varias de las consecuencias siguientes:

- 1.º Un exceso de velocidad de la hélice.
- 2.º La aparición de una resistencia excesiva.
- 3.º Un empuje en la dirección opuesta a la ordenada por el piloto.
- 4.º El desprendimiento de la hélice o de una parte importante de la hélice.
- 5.º Un fallo que produzca un desequilibrio excesivo.
- 6.º El movimiento no intencionado de las palas de la hélice por debajo de la posición mínima de paso bajo prescrita en vuelo.
- 7.º Incapacidad de poner en bandera la hélice.
- 8.º Incapacidad de operar un cambio en el paso de la hélice.
- 9.º Un cambio no controlado en el paso de la hélice.
- 10.º Un par motor o una fluctuación de velocidad no controlados.
- 11.º El desprendimiento de piezas de baja energía.

#### *Rotores y transmisión*

k) Daño o defecto del dispositivo adicional o de la caja de transmisión del rotor principal que pueda provocar la separación en vuelo del conjunto del rotor o mal funcionamiento del control del rotor.

l) Daño en el rotor de cola, la transmisión o los sistemas equivalentes.

#### *Unidad de potencia auxiliar (APU)*

m) Parada o fallo del APU cuando es necesario que esté disponible para efectuar las operaciones (ETOPS, MEL).

- n) Incapacidad de apagar el APU.
- ñ) Exceso de velocidad.
- o) Incapacidad de poner en marcha el APU cuando sea necesario por razones operativas.

4. Factores humanos: cualquier incidente en el que una característica o inadecuación del diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.

5. Otros sucesos:

a) Cualquier incidente en el que una característica o inadecuación del diseño de la aeronave pudiera haber inducido a un error de uso que pueda contribuir a provocar un peligro o catástrofe.

b) Un suceso que no se considere notificable normalmente (por ejemplo, accesorios y equipo de cabina, sistemas de agua), cuando las circunstancias hayan puesto en peligro la aeronave o a sus ocupantes.

c) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicas o nocivas.

d) Cualquier otro suceso que pueda poner en peligro la aeronave, o afectar a la seguridad de sus ocupantes o de personas o bienes que se encuentren cerca de la aeronave o en tierra.

e) Avería o defecto del sistema de avisos a los pasajeros que provoque su pérdida o falta de audibilidad.

f) Pérdida del control del reglaje del asiento del piloto durante el vuelo.

C) Mantenimiento y reparación de la aeronave.

1. Montaje incorrecto de piezas o componentes de la aeronave detectado durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico.

2. Fuga de aire comprimido caliente que provoque un daño estructural.

3. Cualquier defecto que provoque la retirada de una pieza de vida útil limitada antes de la terminación de la vida útil completa de la pieza.

4. Cualquier daño o deterioro (roturas, grietas, corrosión, exfoliación, desajuste, etc.), cualquiera que sea su causa (como flameo, pérdida de rigidez o fallo estructural), de:

a) La estructura principal o un elemento de la estructura principal (tal como se define en el «Manual de reparaciones» del fabricante), cuando el daño o deterioro supere los límites admisibles especificados en dicho manual y requiera una reparación o una sustitución parcial o total del elemento.

b) La estructura secundaria que, consiguientemente, haya dañado o pueda haber dañado la aeronave.

c) El motor, la hélice o el sistema rotor de un helicóptero.

5. Avería, mal funcionamiento, defecto, daño o deterioro de cualquier sistema o equipo detectado tras la verificación de conformidad con una directiva de aeronavegabilidad u otro requisito obligatorio de una autoridad reglamentaria cuando:

a) Se detecte por primera vez por un organismo competente en materia de conformidad.

b) En posteriores verificaciones de conformidad se superen los límites admisibles indicados en las instrucciones o no se hayan publicado procedimientos de reparación/rectificación.

6. Fallo en el funcionamiento de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidas puertas de salida y luces, incluso cuando se utilicen en ejercicios de mantenimiento o ensayo.

7. No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos de mantenimiento prescritos.

8. Productos, piezas, aparatos y materiales de origen desconocido o sospechoso.

9. Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento.

10. Avería, mal funcionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para pruebas o controles de los sistemas y equipos de la aeronave cuando en las inspecciones de rutina y los procedimientos de prueba prescritos no se haya identificado claramente el problema, si ello da lugar a una situación de peligro.

D) Servicios de navegación aérea, instalaciones y servicios de tierra.

1. Servicios de tránsito aéreo: véase el anexo II: lista de sucesos relacionados son los servicios de navegación aérea que deben ser notificados.

2. Aeródromos e instalaciones aeroportuarias:

a) Derrame significativo durante los reaprovisionamientos de combustible.

b) Carga de cantidades incorrectas de combustible que puedan tener consecuencias significativas para la autonomía, rendimiento, equilibrio o resistencia estructural de la aeronave.

### 3. Tramitación de pasajeros, equipajes y carga:

a) Contaminación significativa de la estructura, los sistemas o el equipo de la aeronave derivados del transporte de equipaje o carga.

b) Distribución incorrecta de pasajeros, equipajes o carga que pueda tener consecuencias significativas para el peso y/o el equilibrio de la aeronave.

c) Estiba incorrecta de equipajes o carga (incluido el equipaje de mano) que pueda suponer un peligro para la aeronave, su equipo o sus ocupantes o impedir una evacuación de emergencia.

d) Estiba inadecuada de contenedores de carga o elementos sustanciales de carga.

e) Transporte o intento de transporte de mercancías peligrosas en violación de las normas aplicables, incluidos el etiquetado incorrecto y el embalaje de mercancías peligrosas.

### 4. Operaciones y servicios de mantenimiento en tierra de aeronaves:

a) Avería, mal funcionamiento o defecto de equipos de tierra utilizados para pruebas o controles de los sistemas y equipos de la aeronave cuando en las inspecciones de rutina y los procedimientos de prueba prescritos no se haya identificado claramente el problema, si ello da lugar a una situación de peligro.

b) No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos prescritos de servicio.

c) Carga de un tipo de carburante u otros fluidos esenciales contaminados o incorrectos (incluidos oxígeno y agua potable).

## APÉNDICE

En los apartados siguientes se dan ejemplos de sucesos notificables resultado de la aplicación de estos criterios generales a los sistemas específicos enumerados en el anexo I.B).2.

#### 1.º Aire acondicionado y ventilación:

a) Pérdida completa de la refrigeración aviónica.

b) Despresurización.

#### 2.º Sistema de vuelo automático:

a) Incapacidad del sistema de vuelo automático en funcionamiento de finalizar la operación iniciada.

b) Dificultad significativa notificada de la tripulación de controlar la aeronave por razones ligadas al funcionamiento del sistema de vuelo automático.

c) Avería de cualquier dispositivo de desconexión del sistema de vuelo automático.

d) Cambio no controlado del modo de vuelo automático.

#### 3.º Comunicaciones:

a) Fallo o defecto del sistema de anuncios a los pasajeros que provoque la pérdida o la falta de audibilidad de la comunicación con los pasajeros.

b) Pérdida total de comunicación durante el vuelo.

#### 4.º Sistema eléctrico:

a) Pérdida de un sistema de distribución de electricidad (corriente alterna o corriente continua).

b) Pérdida total o pérdida de más de un sistema de producción de electricidad.

c) Avería del sistema auxiliar (de emergencia) de producción de electricidad.

#### 5.º Puesto de pilotaje, cabina y carga:

a) Pérdida de control del reglaje del asiento del piloto durante el vuelo.

b) Avería de cualquier sistema o equipo de emergencia, incluidos el sistema de señales de evacuación de emergencia, todas las puertas de salida, las luces de emergencia, etc.

c) Pérdida de capacidad de retención del sistema de carga.

#### 6.º Sistema de protección contra incendios:

a) Avisos de incendio, salvo aquellos cuya falsedad se confirme inmediatamente.

b) Avería o defecto no detectados del sistema de detección o protección contra incendios o humo que pueda provocar la pérdida o reducción de la detección o protección contra incendios.

c) Falta de aviso en caso de humo o incendio real.

#### 7.º Mandos de vuelo:

a) Asimetría de aletas de hipersustentación, aletas auxiliares, reductores de sustentación, etc.

b) Limitación de movimientos, rigidez o respuesta insuficiente o tardía en el funcionamiento de sistemas primarios de mandos de vuelo o sus sistemas asociados de compensación y bloqueo.

c) Embalamiento de superficie de los mandos de vuelo.

d) Vibración de superficie de los mandos de vuelo percibida por la tripulación.

e) Avería o desconexión mecánicos de los mandos de vuelo.

f) Interferencia significativa con el control normal de la aeronave o deterioro de la navegabilidad.

#### 8.º Sistema del combustible:

a) Mal funcionamiento del sistema de indicación de la cantidad de combustible que provoque la pérdida total o una indicación errónea de la cantidad de combustible a bordo.

b) Fuga de combustible que dé lugar a una pérdida importante, peligro de incendio o contaminación significativa.

c) Mal funcionamiento o defectos del sistema de vaciado rápido de combustible en vuelo que provoque pérdida accidental de cantidades significativas, peligro de incendio, contaminación peligrosa del equipo de la aeronave o imposibilidad de realizar un vaciado rápido de combustible en vuelo.

d) Mal funcionamiento o defectos del sistema de carburante que tengan repercusiones significativas en el abastecimiento o la distribución del combustible.

e) Incapacidad de transferir o utilizar la cantidad total de combustible utilizable.

#### 9.º Hidráulica:

a) Pérdida de un sistema hidráulico (solo ETOPS).

b) Avería de funcionamiento del sistema de aislamiento.

c) Pérdida de más de un circuito hidráulico.

d) Avería del sistema hidráulico auxiliar.

e) Extensión accidental de la turbina atmosférica.

#### 10.º Sistema de detección o protección antihielo:

a) Pérdida o menor rendimiento no detectados del sistema antihielo y de descongelación.

b) Pérdida de más de un sistema de calefacción de sonda.

c) Incapacidad de conseguir una descongelación simétrica de las alas.

d) Acumulación anormal de hielo que repercuta significativamente en el rendimiento o manejabilidad.

e) Efectos significativos en la visibilidad de la tripulación.

#### 11.º Sistemas de indicación, aviso y grabación:

a) Mal funcionamiento o defecto de cualquier sistema de indicación cuando la posibilidad de indicaciones significativamente erróneas a la tripulación pueda dar lugar a una acción incorrecta de la tripulación en un sistema esencial.

b) Pérdida de la función de alarma roja en un sistema.

c) En cabinas de pilotaje de cristal: pérdida o mal funcionamiento de más de un ordenador o unidad de visualización relacionados con la función de aviso o visualización.

#### 12.º Tren de aterrizaje, frenos y neumáticos:

a) Incendio de los frenos.

b) Pérdida significativa de la capacidad de frenado.

c) Frenado asimétrico que provoque una desviación significativa de la trayectoria.

d) Avería del sistema de extensión de caída libre del tren de aterrizaje (incluso en pruebas periódicas).

e) Despliegue o repliegue no deseados del tren de aterrizaje o de sus puertas.

f) Reventón múltiple de los neumáticos.

13.º Sistemas de navegación (incluido el sistema de aproximaciones de precisión) y sistemas de datos aeronáuticos:

a) Pérdida total o fallos múltiples del equipo de navegación.

b) Avería o fallos múltiples del equipo de datos aeronáuticos.

c) Indicación engañosa significativa.

d) Errores de navegación significativos debidos a datos incorrectos o a un error en la codificación de la base de datos.

e) Desviaciones laterales o verticales inesperadas que no hayan sido causadas por el piloto.

f) Problemas con las instalaciones de tierra que produzcan errores significativos de navegación no asociados al cambio del sistema de navegación por inercia al sistema de radionavegación.

#### 14.º Oxígeno en una aeronave presurizada:

a) Pérdida del suministro de oxígeno en el puesto de pilotaje.

b) Pérdida de suministro de oxígeno a un número significativo de pasajeros (más del 10 por ciento), incluso si se detecta en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.

#### 15.º Sistema de aire comprimido:

a) Fuga de aire comprimido caliente que dé lugar a un aviso de incendio o daño estructural,

b) Pérdida de todos los sistemas de aire comprimido,

c) Avería del sistema de detección de fugas de aire comprimido.

## ANEXO II

### Lista de sucesos relacionados con los servicios de navegación aérea que deben ser notificados

Nota 1: aunque este anexo enumera la mayoría de los sucesos que deben ser notificados, no puede ser totalmente exhaustivo, por lo que deberá notificarse también cualquier otro suceso que en opinión de los interesados cumpla los criterios para ser notificado.

Nota 2: este anexo no incluye los accidentes e incidentes graves. Además de cumplir otros requisitos que

atañen a la notificación de accidentes, deberán también registrarse en las bases de datos mencionadas en el artículo 6.2.

Nota 3: este anexo recoge los sucesos de los servicios de navegación aérea que presentan un riesgo real o potencial para la seguridad del vuelo, o que pueden poner en peligro la prestación de servicios de navegación aérea en condiciones de seguridad.

Nota 4: el contenido de este anexo no excluye la notificación de cualquier suceso, situación o estado que, si se repite en circunstancias distintas, pero probables, o si se deja que persista sin corregirlo, puede crear un peligro para la seguridad de la aeronave.

1. Incidentes cuasi-colisión (comprende situaciones específicas en las que se observa que una aeronave y otra aeronave/el terreno/un vehículo/una persona o un objeto están demasiado cerca):

a) Infracción de las mínimas de separación.

b) Separación insuficiente.

c) Cuasi-impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi-CFIT).

d) Incursión en pista que haya requerido una maniobra evasiva.

2. Incidentes-potencial de colisión o cuasi-colisión (comprende situaciones específicas que pueden llegar a ser un accidente o una cuasi-colisión si otra aeronave se halla en las inmediaciones):

a) Incursión en pista que no requiere una maniobra evasiva.

b) Salida de pista de la aeronave.

c) Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC).

d) Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM):

1.º Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados en materia de ATM.

2.º Violación del espacio aéreo.

3.º Desviación del transporte y el funcionamiento de los equipos de la aeronave relacionados con el ATM de lo prescrito en la normativa aplicable.

3. Sucesos específicos de ATM (comprende las situaciones en que se vea afectada la capacidad de prestar servicios de ATM en condiciones de seguridad, incluidas aquellas en las que, por fortuna, no se haya puesto en peligro el funcionamiento de la aeronave en condiciones de seguridad). Se trata de los siguientes sucesos:

a) Incapacidad de prestar servicios de ATM:

1.º Incapacidad de prestar servicios de tránsito aéreo.

2.º Incapacidad de prestar servicios de gestión del tránsito aeroespacial.

3.º Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo.

b) Avería de la función de comunicación.

c) Avería de la función de vigilancia.

d) Avería de la función de procesamiento y difusión de datos.

e) Avería de la función de navegación.

f) Seguridad del sistema de ATM.

## APÉNDICE

En los siguientes apartados se consignan ejemplos de sucesos de ATM que deben ser notificados como consecuencia de la aplicación al funcionamiento de la aeronave de los criterios generales mencionados en el anexo II.3:

1. Suministro de información significativamente incorrecta, insuficiente o engañosa por parte de fuentes en tierra, por ejemplo ATC, servicio automático de información terminal (ATIS), servicios meteorológicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, etc.

2. Altura mínima sobre el terreno inferior a la prescrita.

3. Suministro de datos incorrectos de referencia a la presión (reglaje del altímetro).

4. Transmisión, recepción o interpretación incorrectas de mensajes significativos cuando ello provoque una situación peligrosa.

5. Infracción de las mínimas de separación.

6. Violación del espacio aéreo.

7. Transmisión ilegal de comunicación por radio.

8. Avería de las instalaciones del servicio de tránsito aéreo (ATS) de tierra o satélite.

9. Avería importante de ATC o de ATM, o deterioro significativo de la infraestructura del aeródromo.

10. Obstrucción de áreas de maniobra del aeródromo por aeronaves, vehículos, animales u objetos extraños que provoquen o puedan provocar una situación peligrosa.

11. Errores o insuficiencias en el marcado de los obstáculos o peligros en las áreas de maniobra del aeródromo que provoquen una situación peligrosa.

12. Avería, mal funcionamiento significativo o no disponibilidad de la iluminación del aeródromo.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**19151** *REAL DECRETO 1335/2005, de 11 de noviembre, por el que se regulan las prestaciones familiares de la Seguridad Social.*

La Ley 52/2003, de 10 de diciembre, de disposiciones específicas en materia de Seguridad Social, ha introducido diversas modificaciones en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, en materia de acción protectora de la Seguridad Social y, en concreto, ha procedido a la reordenación de la regulación de las prestaciones familiares de la Seguridad Social.

Entre los objetivos de dicha modificación está el de clarificar la naturaleza de esta clase de prestaciones y, a su vez, sistematizar las normas legales aplicables, incluyendo en un único cuerpo legal la regulación de todas las prestaciones familiares para evitar la actual dispersión. A tal finalidad responde este real decreto, que recoge en una sola norma el desarrollo reglamentario de las prestaciones familiares de la Seguridad Social, que con anterioridad se regulaba en dos textos, el Real Decreto 356/1991, de 15 de marzo, por el que se desarrolla, en materia de prestaciones por hijo a cargo, la Ley 26/1990, de 20 de diciembre, por la que se establecen en la Seguridad Social prestaciones no contributivas, y el Real Decreto 1368/2000, de 19 de julio, de desarrollo de las prestaciones económicas de pago único por nacimiento de tercer o sucesivos hijos y por parto múltiple.

En la nueva ordenación se configuran como prestaciones de naturaleza no contributiva todas las prestaciones familiares de la Seguridad Social, excepto la consideración como período de cotización efectiva del primer año de excedencia, con reserva de puesto de trabajo, que los trabajadores disfruten por razón del cuidado de cada hijo nacido o adoptado, o de un menor en los supuestos de acogimiento permanente o preadoptivo. Además, se amplía esta prestación a los supuestos de excedencia para cuidado de otros familiares.

Asimismo, se prevé la extensión de las prestaciones familiares a tanto alzado a los supuestos de adopción. Por otro lado, se han introducido diversos beneficios en materia de Seguridad Social para las familias numerosas, tales como el incremento del límite de renta para tener derecho a las asignaciones económicas por hijo o menor acogido a cargo y la ampliación del período de reserva del puesto de trabajo y su consiguiente consideración como período de cotización efectiva en supuestos de excedencia por cuidado de menores.

Este real decreto constituye el desarrollo reglamentario de las prestaciones familiares de la Seguridad Social, consecuente a su nueva regulación; se recoge, por un lado, lo dispuesto en las dos normas reglamentarias anteriores y, por otro, las novedades introducidas por la Ley 52/2003, de 10 de diciembre, así como la compatibilidad de la pensión de orfandad con la asignación económica por hijo a cargo minusválido mayor de 18 años, de acuerdo con la modificación efectuada en este sentido por la Ley 8/2005, de 6 de junio, para compatibilizar las pensiones de invalidez en su modalidad no contributiva con el trabajo remunerado.

Se aborda, por otra parte, en este real decreto la regulación de determinadas mejoras en el ámbito de la protección, consistentes, básicamente, en la atemperación de las causas de extinción de la pensión de orfandad por incapacidad del huérfano. Asimismo, colmando una importante laguna en este ámbito, se prevé la posibilidad de que el otro progenitor perciba las prestaciones de maternidad en caso de fallecimiento de la madre durante el parto o posteriormente.

Como norma obligada tras la promulgación de la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de medidas de protección integral contra la violencia de género, se establece el alcance del beneficio otorgado a las trabajadoras víctimas de dichas situaciones, consistente en considerar cotizados los períodos en los que deban cesar en su actividad o suspender su contrato de trabajo para hacer efectiva su protección.

Se ha procedido también a la adaptación terminológica de los artículos correspondientes que contienen referencias explícitas al sexo de los padres, utilizando las expresiones «progenitores» y «adoptantes», en cumplimiento de la modificación efectuada por la Ley 13/2005, de 1 de julio, por la que se modifica el Código Civil en materia de derecho a contraer matrimonio.

En la tramitación de este real decreto se han recabado los oportunos informes a los interlocutores sociales, así como a los órganos afectados de la Administración General del Estado, y se dicta de conformidad con la disposición final séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, oído el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de noviembre de 2005,