

Edición  
en lengua española

## Legislación

### Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ **Reglamento (CE) nº 1185/2003 del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques** ..... 1
- Reglamento (CE) nº 1186/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 4
- Reglamento (CE) nº 1187/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se fijan los precios representativos y los importes de los derechos adicionales por importación de melaza en el sector del azúcar ..... 6
- Reglamento (CE) nº 1188/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se fijan las restituciones por exportación del azúcar blanco y del azúcar en bruto sin transformar ..... 8
- Reglamento (CE) nº 1189/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, que fija el importe máximo de la restitución a la exportación del azúcar blanco a determinados terceros países para la trigésima quinta licitación parcial efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) nº 1331/2002 ..... 10
- Reglamento (CE) nº 1190/2003 de la Comisión, de 2 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 512/2003 sobre la expedición de certificados de exportación en el sector vitivinícola ..... 11
- Reglamento (CE) nº 1191/2003 de la Comisión, de 2 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 120/2003 sobre la expedición de certificados de exportación en el sector vitivinícola ..... 12
- ★ **Reglamento (CE) nº 1192/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario <sup>(1)</sup>** ..... 13
- Reglamento (CE) nº 1193/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, relativo a las ofertas comunicadas para la exportación de cebada en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 936/2003 ..... 17
- Reglamento (CE) nº 1194/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, relativo a las ofertas comunicadas para la exportación de centeno en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 935/2003 ..... 18

(1) Texto pertinente a efectos del EEE

Reglamento (CE) nº 1195/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, relativo a las ofertas comunicadas para la exportación de trigo blando en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 934/2003 .....	19
Reglamento (CE) nº 1196/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, relativo a las ofertas comunicadas para la importación de sorgo en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 699/2003 .....	20
Reglamento (CE) nº 1197/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se fija el coeficiente de reducción que debe aplicarse en el ámbito del contingente arancelario comunitario de importación de cebada previsto por el Reglamento (CE) nº 2376/2002 ...	21
Reglamento (CE) nº 1198/2003 de la Comisión, de 3 de julio de 2003, que determina en qué medida podrá darse curso a las solicitudes de derechos de importación presentadas en el mes de junio de 2003 para los bovinos machos jóvenes destinados al engorde .....	22
<b>* 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 .....</b>	<b>23</b>

---

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

**Comisión**

2003/489/CE:

<b>* Decisión de la Comisión, de 25 de junio de 2003, relativa a medidas de protección contra la enfermedad de Newcastle en Australia <sup>(1)</sup> [notificada con el número C(2003) 1948] .....</b>	<b>37</b>
--	-----------

---

**Corrección de errores**

Corrección de errores del Reglamento (CE) nº 1170/2003 de la Comisión, de 30 de julio de 2003, por el que se establece el precio del mercado mundial del algodón sin desmotar (DO L 162 de 1.7.2003) .....	42
--	----

## I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CE) Nº 1185/2003 DEL CONSEJO  
de 26 de junio de 2003  
sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 37,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el Reglamento (CE) nº 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común <sup>(3)</sup>, ésta garantizará una explotación de los recursos acuáticos vivos que facilite unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles, y el Consejo establecerá medidas comunitarias que regulen el acceso a las aguas y los recursos y la realización sostenible de las actividades pesqueras.
- (2) Los peces pertenecientes al taxón de los *Elasmobranchii*, entre los que se incluyen los tiburones, las rayas y especies similares, son, en general, muy vulnerables a la explotación debido a las características de su ciclo vital. La mayoría de estas especies forman parte de las capturas accesorias obtenidas en actividades pesqueras comunitarias dirigidas a otras especies más valiosas.
- (3) De acuerdo con los conocimientos científicos actuales, basados en general en el examen de las tasas de capturas, numerosas poblaciones de tiburones están gravemente amenazadas.
- (4) Mientras no se tengan mayores conocimientos sobre la dinámica de las poblaciones de tiburones y su respuesta a la explotación que permitan elaborar planes globales de gestión apropiados, toda medida que impida el incremento de las prácticas pesqueras no sostenibles o que reduzca la explotación de los tiburones tendrá efectos positivos sobre su conservación.
- (5) La práctica consistente en cercenar las aletas de los tiburones y arrojar el resto del animal al mar puede contribuir a que la mortalidad de los tiburones sea de tal amplitud que muchas de estas poblaciones se agoten y se ponga en peligro su sostenibilidad futura.

(6) Se necesitan urgentemente medidas para restringir o impedir que siga prosperando la práctica consistente en cercenar las aletas de los tiburones, de ahí que deba prohibirse esta actividad en los buques. Habida cuenta de las dificultades prácticas que entraña la identificación de las especies basándose en las aletas cercenadas, esta prohibición debe aplicarse a todos los elasmobranchios, excepción hecha del cercenamiento de las alas de las rayas.

(7) No obstante, el cercenamiento a bordo de las aletas de los tiburones muertos a bordo puede permitirse si con ella se persigue utilizar de manera más eficaz todas las partes de aquellos, transformando a bordo las aletas y el resto del animal por separado. En tal caso, conviene que el Estado miembro de abanderamiento expida y gestione un permiso de pesca especial que lleve aparejadas determinadas condiciones, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1627/94 del Consejo, de 27 de junio de 1994, por el que se establecen disposiciones generales para los permisos de pesca especiales <sup>(4)</sup>.

(8) Con el fin de garantizar que todas las partes de los tiburones se mantienen a bordo tras cercenar las aletas, los capitanes de los buques que dispongan de un permiso de pesca especial deben efectuar anotaciones de las cantidades de las aletas y de las partes restantes de los tiburones una vez eviscerados y decapitados. Estas anotaciones se realizarán en el cuaderno diario de pesca, tal como dispone el Reglamento (CEE) nº 2847/93 del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común <sup>(5)</sup>, o, en su caso, en un registro especial.

(9) Los problemas derivados de la práctica de cercenar las aletas de los tiburones no se circunscriben a las aguas comunitarias. Es conveniente que la Comunidad muestre que su compromiso con la conservación de las poblaciones es igual en todas las aguas marítimas. Así pues, conviene que el presente Reglamento se aplique a todos los buques comunitarios.

<sup>(1)</sup> DO C 331 E de 31.12.2002, p. 121.

<sup>(2)</sup> Dictamen emitido el 27.3.2003 (no publicado aún en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> DO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

<sup>(4)</sup> DO L 171 de 6.7.1994, p. 7.

<sup>(5)</sup> DO L 261 de 20.10.1993, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 806/2003 (DO L 122 de 16.5.2003, p. 1).

- (10) Con arreglo al principio de proporcionalidad, para alcanzar el objetivo básico de la conservación de las poblaciones de tiburones, es necesario y conveniente establecer normas sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques. El presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos que se persiguen de conformidad con el tercer párrafo del artículo 5 del Tratado.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

### Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica al cercenamiento de las aletas de los tiburones y al mantenimiento a bordo, el transbordo y el desembarque de tiburones o aletas de tiburones:

- 1) por parte de buques que naveguen en aguas marítimas sometidas a la soberanía o la jurisdicción de los Estados miembros;
- 2) por parte de buques abanderados o registrados en los Estados miembros, que naveguen en otras aguas marítimas.

#### Artículo 2

### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1) «aletas de tiburón»: cualquier aleta de un tiburón, incluidas las caudales pero excluidas las aletas pectorales de la raya, que constituyen una parte de las alas de ésta;
- 2) «tiburón»: cualquier pez del taxón de los *Elasmobranchii*;
- 3) «permiso de pesca especial»: una autorización de pesca previa expedida y administrada de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1627/94.

#### Artículo 3

### Prohibiciones

1. Queda prohibido cercenar las aletas de los tiburones en los buques, y mantener a bordo, transbordar o desembarcar aletas de tiburón.
2. Queda prohibido comprar, poner a la venta o vender las aletas de tiburón que se hayan cercenado a bordo, mantenido a bordo, transbordado o desembarcado infringiendo el presente Reglamento.

#### Artículo 4

### Excepciones y condiciones en relación con éstas

1. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3, y a condición de que se cumplan los apartados 2, 3, 4 y 5 se podrá permitir que los buques que dispongan de un permiso de pesca especial cercenen a bordo las aletas de los tiburones muertos y mantengan a bordo, transborden o desembarquen aletas de tiburón.
2. Sólo se expedirán permisos de pesca especiales para los buques pesqueros que hayan demostrado que pueden utilizar todas las partes de los tiburones y que hayan justificado la necesidad de transformar a bordo las aletas y las partes restantes de los tiburones por separado.
3. Queda prohibido arrojar al mar las partes restantes de los tiburones tras el cercenamiento de las aletas, excepto las partes que resulten de operaciones básicas de transformación, como la decapitación, evisceración y desollamiento.
4. El peso de las aletas que se conserven de la captura no será en ningún caso superior al peso teórico de las aletas que corresponda a las partes restantes de los cuerpos que se hallen a bordo, o que hayan sido transbordados o desembarcados.
5. A efectos de control de la aplicación del apartado 4, los Estados miembros establecerán la correspondencia teórica entre los pesos de las aletas y de los cuerpos, habida cuenta del tipo de pesca, la composición de las especies y el tipo de transformación y almacenamiento. En ningún caso el peso teórico de las aletas será superior en más de un 5 % al peso vivo de las capturas de tiburón.

#### Artículo 5

### Anotaciones

1. Los capitanes de los buques que dispongan de un permiso de pesca especial válido efectuarán anotaciones del peso de las aletas y de las partes restantes de los tiburones que se mantengan a bordo, se transborden o se desembarquen.

Estas anotaciones se efectuarán, en su caso, en el diario de pesca a que se refiere el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 2847/93. Tratándose de buques a los que no se aplique el citado apartado, las anotaciones se efectuarán en un registro especial que deberá proporcionar el organismo competente que expida el permiso de pesca especial.

En caso de que las capturas de tiburones no sean desembarcadas en su totalidad, los capitanes de los buques completarán las anotaciones en el diario de pesca con documentación válida sobre desembarques, transbordos o ventas de aletas o partes restantes de tiburones.

Los Estados miembros determinarán el tipo de documentación que se considerará válida a este respecto y comprobarán sistemáticamente las anotaciones en el diario de pesca.

2. Con el fin de facilitar el control de los desembarques por las autoridades del puerto y la documentación considerada en el apartado 1, los capitanes de los buques o sus representantes que dispongan de un permiso de pesca especial en vigor y que tengan la intención de desembarcar aletas o partes restantes de tiburones fuera de puertos comunitarios, comunicarán a las autoridades del estado de pabellón y a las autoridades competentes del estado cuyos puertos o instalaciones de desembarque desee utilizar, al menos 72 horas antes de la hora prevista de llegada a puerto, las capturas que se hallan a bordo, las capturas destinadas al desembarque y la hora de llegada al puerto.

#### *Artículo 6*

##### **Revisión**

1. A más tardar el 1 de mayo, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe global anual sobre la aplicación del presente Reglamento en el año precedente. El informe incluirá el seguimiento del cumplimiento por los buques de los requisitos de los artículos 3, 4 y 5 y detallará, en particular, el número de permisos especiales concedidos, las bases técnicas

para establecer la correspondencia teórica entre los pesos de las aletas y de los cuerpos, así como la documentación que se considere útil a efectos del control del desembarco separado de aletas y cuerpos.

2. Tras la presentación por los Estados miembros de su segundo informe anual, la Comisión informará, a más tardar el 1 de enero de 2006, al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución del presente Reglamento y sobre la evolución internacional en este ámbito, así como, si procede, presentará propuestas de modificación del presente Reglamento. Si las modificaciones propuestas afectan a la correspondencia teórica entre los pesos de las aletas y los cuerpos estas modificaciones se propondrán a la luz del dictamen del Comité científico, técnico y económico de la pesca.

#### *Artículo 7*

##### **Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los sesenta 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.

Hecho en Luxemburgo, el 26 de junio de 2003.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

G. DRYS

---

**REGLAMENTO (CE) Nº 1186/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1947/2002 <sup>(2)</sup> y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

<sup>(2)</sup> DO L 299 de 1.11.2002, p. 17.

## ANEXO

**del Reglamento de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero <sup>(1)</sup>	Valor global de importación
0702 00 00	052	56,5
	068	49,8
	096	57,7
	999	54,7
0707 00 05	052	80,5
	628	119,5
	999	100,0
0709 90 70	052	74,2
	999	74,2
0805 50 10	382	55,9
	388	59,4
	524	80,7
	528	51,3
	999	61,8
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	79,7
	400	92,7
	508	88,1
	512	70,9
	524	46,9
	528	67,0
	720	67,5
	804	104,3
	999	77,1
	0808 20 50	388
512		82,4
528		80,9
800		180,2
804		195,3
999		125,7
0809 10 00	052	182,7
	064	150,5
	999	166,6
0809 20 95	052	253,4
	060	115,5
	061	210,0
	064	231,2
	068	105,5
	400	269,8
	616	181,2
	999	195,2
0809 40 05	052	175,4
	624	193,6
	999	184,5

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2020/2001 de la Comisión (DO L 273 de 16.10.2001, p. 6). El código «999» significa «otros orígenes».

**REGLAMENTO (CE) Nº 1187/2003 DE LA COMISIÓN  
de 3 de julio de 2003**

**por el que se fijan los precios representativos y los importes de los derechos adicionales por importación de melaza en el sector del azúcar**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo, de 19 de junio de 2001, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del azúcar <sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 680/2002 de la Comisión <sup>(2)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) nº 1422/95 de la Comisión, de 23 de junio de 1995, por el que se establecen las disposiciones de aplicación para la importación de melaza en el sector del azúcar y se modifica el Reglamento (CEE) nº 785/68 <sup>(3)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 79/2003 <sup>(4)</sup> y, en particular, el apartado 2 de su artículo 1 y el apartado 1 de su artículo 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1422/95 establece que el precio de importación cif de melaza, en lo sucesivo denominado «precio representativo», se fijará de acuerdo con el Reglamento (CEE) nº 785/68 de la Comisión <sup>(5)</sup>. Este precio se considerará fijado para la calidad tipo mencionada en el artículo 1 del citado Reglamento.
- (2) El precio representativo de la melaza se calcula para un punto de paso de frontera de la Comunidad, que es Amsterdam. Dicho precio debe calcularse a partir de las posibilidades de compra más favorables en el mercado mundial, establecidas sobre la base de las cotizaciones o precios de este mercado, ajustados en función de las posibles diferencias de calidad en relación con la calidad tipo. La calidad tipo de la melaza quedó establecida en el Reglamento (CEE) nº 785/68.
- (3) Para la observación de las posibilidades de compra más favorables en el mercado mundial, debe tenerse en cuenta toda la información relativa a las ofertas realizadas en el mercado mundial, los precios registrados en mercados importantes de los terceros países y las operaciones de venta celebradas en el marco de intercambios internacionales de las que tenga conocimiento la Comisión, ya sea a través de los Estados miembros o por sus propios medios. Al realizar dicha comprobación, la Comisión puede, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 785/68, basarse en una media de varios precios, siempre que dicha media pueda considerarse representativa de la tendencia efectiva del mercado.
- (4) La Comisión no debe tener en cuenta la citada información cuando la mercancía no sea de calidad sana, cabal y comercial, o cuando el precio indicado en la oferta

únicamente se refiera a una pequeña cantidad no representativa del mercado. Asimismo, deben excluirse los precios de oferta que no puedan considerarse representativos de la tendencia efectiva del mercado.

- (5) Con objeto de obtener datos comparables relativos a la melaza de calidad tipo, es conveniente, según la calidad de la melaza ofrecida, aumentar o disminuir los precios en función de los resultados obtenidos mediante la aplicación del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 785/68.
- (6) Con carácter excepcional, un precio representativo puede mantenerse al mismo nivel durante un período limitado cuando el precio de oferta que haya servido de base para la fijación precedente del precio representativo no sea conocido por la Comisión y los precios de oferta disponibles que no parezcan suficientemente representativos de la tendencia efectiva del mercado impliquen modificaciones bruscas y considerables del precio representativo.
- (7) Cuando exista una diferencia entre el precio desencadenante del producto de que se trate y el precio representativo, deberán fijarse derechos de importación adicionales en las condiciones mencionadas en el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1422/95. En caso de suspensión de los derechos de importación según lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1422/95, es preciso fijar importes específicos para estos derechos.
- (8) La aplicación de las presentes disposiciones conduce a fijar los precios representativos y los derechos adicionales de importación de los productos de que se trate, tal como se indica en el anexo del presente Reglamento.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del azúcar.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Los precios representativos y los derechos adicionales aplicables en la importación de los productos mencionados en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1422/95 quedan fijados tal como se indica en el anexo.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

<sup>(1)</sup> DO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 104 de 20.4.2002, p. 26.

<sup>(3)</sup> DO L 141 de 24.6.1995, p. 12.

<sup>(4)</sup> DO L 13 de 18.1.2003, p. 4.

<sup>(5)</sup> DO L 145 de 27.6.1968, p. 12.



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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

Por la Comisión  
J. M. SILVA RODRÍGUEZ  
Director General de Agricultura

ANEXO

**al Reglamento de la Comisión, de 3 de julio de 2003, por el que se fijan los precios representativos y los importes de los derechos adicionales a la importación de melaza en el sector del azúcar**

(en EUR)

Código NC	Importe del precio representativo por 100 kg netos de producto	Importe del derecho adicional por 100 kg netos de producto	Importe del derecho aplicable a la importación por el hecho de la suspensión contemplada en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1422/95 por 100 kg netos de producto <sup>(2)</sup>
1703 10 00 <sup>(1)</sup>	6,70	0,12	—
1703 90 00 <sup>(1)</sup>	9,08	—	0

<sup>(1)</sup> Fijación por la calidad tipo establecida en el artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 785/68, modificado.

<sup>(2)</sup> Este importe sustituye, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1422/95, el tipo de los derechos del arancel aduanero común fijado para estos productos.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1188/2003 DE LA COMISIÓN  
de 3 de julio de 2003**

**por el que se fijan las restituciones por exportación del azúcar blanco y del azúcar en bruto sin transformar**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo, de 19 de junio de 2001, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del azúcar<sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 680/2002 de la Comisión<sup>(2)</sup>, y, en particular, el párrafo segundo del apartado 5 de su artículo 27,

Considerando lo siguiente:

- (1) En virtud del artículo 27 del Reglamento (CE) nº 1260/2001, la diferencia entre las cotizaciones o los precios en el mercado mundial de los productos contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 1 de dicho Reglamento y los precios de dichos productos en la Comunidad puede compensarse mediante una restitución por exportación.
- (2) De conformidad con el Reglamento (CE) nº 1260/2001, las restituciones para el azúcar blanco y para el azúcar en bruto sin desnaturalizar que se exporten sin transformar deben fijarse teniendo en cuenta la situación en el mercado comunitario y en el mercado mundial del azúcar, y, en particular, los factores de precio y de gastos referidos en su artículo 28. Con arreglo a dicho artículo, debe considerarse asimismo el aspecto económico de las exportaciones previstas.
- (3) En lo que respecta al azúcar en bruto, la restitución debe fijarse para la calidad tipo, que se define en el punto II del anexo I del Reglamento (CE) nº 1260/2001. Además, esta restitución debe calcularse de conformidad con el apartado 4 del artículo 28 del citado Reglamento. El azúcar cande se define en el Reglamento (CE) nº 2135/95 de la Comisión, de 7 de septiembre de 1995, relativo a las disposiciones de aplicación de la concesión de las restituciones por exportación en el sector del azúcar<sup>(3)</sup>. El importe de la restitución calculado de ese modo en lo que se refiere al azúcar aromatizado o con adición de colorantes debe aplicarse a su contenido en sacarosa y, por consiguiente, fijarse por cada 1 % de ese contenido.
- (4) En casos especiales, el importe de la restitución puede establecerse mediante actos de naturaleza diferente.
- (5) La restitución debe fijarse cada dos semanas y puede modificarse en el intervalo.

- (6) Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del apartado 5 del artículo 27 del Reglamento (CE) nº 1260/2001, cuando la situación del mercado mundial o las necesidades específicas de determinados mercados lo requieran, puede diferenciarse en función del destino la restitución para los productos enumerados en su artículo 1.
- (7) El rápido y significativo incremento desde comienzos del año 2001 de las importaciones preferentes de azúcar procedentes de los países de los Balcanes Occidentales, así como el de las exportaciones de azúcar de la Comunidad hacia esos países, parece revestir un carácter extremadamente artificial.
- (8) Con objeto de evitar que se produzca cualquier tipo de abuso consistente en la reimportación en la Comunidad de productos del sector del azúcar que se han beneficiado de una restitución por exportación, se considera conveniente no fijar para los países de los Balcanes Occidentales en su conjunto una restitución respecto de los productos contemplados en el presente Reglamento.
- (9) Habida cuenta de estas consideraciones, así como de la actual situación de los mercados en el sector del azúcar, y, en particular, del nivel de las cotizaciones o precios del azúcar en la Comunidad y en el mercado mundial, la restitución debe fijarse en los importes apropiados.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del azúcar.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Quedan fijadas de conformidad con el anexo del presente Reglamento las restituciones que deben concederse al efectuar la exportación de los productos contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 1 de Reglamento (CE) nº 1260/2001, sin transformar ni desnaturalizar.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

<sup>(1)</sup> DO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 104 de 20.4.2002, p. 26.

<sup>(3)</sup> DO L 214 de 8.9.1995, p. 16.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

Por la Comisión  
Franz FISCHLER  
Miembro de la Comisión

ANEXO

**RESTITUCIONES POR EXPORTACIÓN DEL AZÚCAR BLANCO Y DEL AZÚCAR EN BRUTO SIN TRANSFORMAR**

Código de los productos	Destino	Unidad de medida	Importe de las restituciones
1701 11 90 9100	S00	EUR/100 kg	43,91 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9910	S00	EUR/100 kg	43,56 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9100	S00	EUR/100 kg	43,91 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9910	S00	EUR/100 kg	43,56 <sup>(1)</sup>
1701 91 00 9000	S00	EUR/1% de sacarosa × 100 kg de producto neto	0,4773
1701 99 10 9100	S00	EUR/100 kg	47,73
1701 99 10 9910	S00	EUR/100 kg	47,35
1701 99 10 9950	S00	EUR/100 kg	47,35
1701 99 90 9100	S00	EUR/1% de sacarosa × 100 kg de producto neto	0,4773

*Nota:* Los códigos de los productos y los códigos de los destinos de la serie «A» se definen en el Reglamento (CEE) n° 3846/87 de la Comisión (DO L 366 de 24.12.1987, p. 1).

Los códigos de los destinos numéricos se definen en el Reglamento (CE) n° 1779/2002 de la Comisión (DO L 269 de 5.10.2002, p. 6).

Los demás destinos se definen de la manera siguiente:

S00: Todos los destinos (terceros países, otros territorios, avituallamiento y destinos asimilados a una exportación fuera de la Comunidad), con excepción de Albania, Croacia, Bosnia y Herzegovina, Serbia y Montenegro (incluido Kosovo, tal como se define en la Resolución n° 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas de 10 de junio de 1999) y la antigua República Yugoslava de Macedonia, salvo en lo que concierne al azúcar incorporado en los productos mencionados en la letra b) del apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CE) n° 2201/96 del Consejo (DO L 297 de 21.11.1996, p. 29).

<sup>(1)</sup> El presente importe será aplicable al azúcar en bruto de un rendimiento del 92 %. Si el rendimiento del azúcar en bruto exportado se desvía del 92 %, el importe de la restitución aplicable se calculará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 28 de Reglamento (CE) n° 1260/2001.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1189/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**que fija el importe máximo de la restitución a la exportación del azúcar blanco a determinados terceros países para la trigésima quinta licitación parcial efectuada en el marco de la licitación permanente contemplada en el Reglamento (CE) nº 1331/2002**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1260/2001 del Consejo, de 19 de junio de 2001, por el que se establece una organización común de mercados en el sector del azúcar <sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 680/2002 de la Comisión <sup>(2)</sup>, y, en particular, del apartado 5 de su artículo 27,

Considerando lo siguiente:

- (1) En virtud de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1331/2002 de la Comisión, de 23 de julio de 2002, relativo a una licitación permanente correspondiente a la campaña de comercialización 2002/03 para determinar las exacciones y las restituciones por exportación del azúcar blanco <sup>(3)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 432/2003 <sup>(4)</sup>, se procede a licitaciones parciales para la exportación de dicho azúcar a determinados terceros países.
- (2) De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1331/2002, debe fijarse en su caso un importe máximo de la restitución a la exportación para la licitación parcial de que se trate,

teniendo en cuenta en particular la situación de la evolución previsible del mercado del azúcar en la Comunidad y en el mercado mundial.

- (3) Previo examen de las ofertas, es conveniente adoptar para la trigésima quinta licitación parcial las disposiciones contempladas en el artículo 1.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión del azúcar.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Para la trigésima quinta licitación parcial de azúcar blanco efectuada en el marco del Reglamento (CE) nº 1331/2002, se fija un importe máximo de la restitución a la exportación a determinados terceros países de 50,382 EUR/100 kg.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 178 de 30.6.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 104 de 20.4.2002, p. 26.

<sup>(3)</sup> DO L 195 de 24.7.2002, p. 6.

<sup>(4)</sup> DO L 65 de 8.3.2003, p. 21.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1190/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 2 de julio de 2003**  
**por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 512/2003 sobre la expedición de certificados de exportación en el sector vitivinícola**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 883/2001 de la Comisión, de 24 de abril de 2001, por el que se establecen las normas de aplicación del Reglamento (CE) nº 1493/1999 del Consejo en lo que respecta a los intercambios comerciales de productos del sector vitivinícola con terceros países <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1175/2003 <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 7 y el apartado 3 de su artículo 9,

Considerando lo siguiente:

- (1) La traducción del texto de la versión portuguesa del apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 512/2003 de la Comisión <sup>(3)</sup> está incompleta y las fechas aparecen invertidas. En consecuencia, procede rectificar dicha versión.

- (2) La fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) nº 512/2003 es el 21 de marzo de 2003, por lo que resulta oportuno establecer que el presente Reglamento sea aplicable a partir de dicha fecha.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Dicha corrección sólo afecta a la versión portuguesa del Reglamento.

*Artículo 2*

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

Será aplicable a partir del 21 de marzo de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 2 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 128 de 10.5.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 164 de 2.7.2003, p. 8.

<sup>(3)</sup> DO L 75 de 21.3.2003, p. 25.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1191/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 2 de julio de 2003**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 120/2003 sobre la expedición de certificados de exportación en el sector vitivinícola**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 883/2001 de la Comisión, de 24 de abril de 2001, por el que se establecen las normas de aplicación del Reglamento (CE) nº 1493/1999 del Consejo en lo que respecta a los intercambios comerciales de productos del sector vitivinícola con terceros países <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1175/2003 <sup>(2)</sup> y, en particular, su artículo 7 y el apartado 3 de su artículo 9,

Considerando lo siguiente:

- (1) La traducción del texto de la versión portuguesa del apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº 120/2003 de la Comisión <sup>(3)</sup> está incompleta y las fechas aparecen invertidas. En consecuencia, procede rectificar dicha versión.

- (2) La fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) nº 120/2003 es el 25 de enero de 2003, por lo que resulta oportuno establecer que el presente Reglamento sea aplicable a partir de dicha fecha.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Dicha corrección sólo afecta a la versión portuguesa del Reglamento.

*Artículo 2*

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

Será aplicable a partir del 25 de enero de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 2 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 128 de 10.5.2001, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 164 de 2.7.2003, p. 8.

<sup>(3)</sup> DO L 20 de 24.1.2003, p. 15.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1192/2003 DE LA COMISIÓN  
de 3 de julio de 2003**

**por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo  
relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2002 relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario <sup>(1)</sup> y, en particular, el apartado 2 de su artículo 3 y el apartado 5 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 91/2003, las definiciones de dicho Reglamento pueden ser adaptadas por la Comisión.
- (2) Se necesitan definiciones adicionales para la recogida de datos conforme a definiciones comunes a todos los Estados miembros a fin de garantizar la armonización de las estadísticas sobre transporte ferroviario.
- (3) De conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 91/2003, el contenido de los anexos puede ser adaptado por la Comisión.
- (4) El contenido del cuadro H1 debe modificarse para garantizar una imagen precisa de la cobertura de la estadística.
- (5) El Reglamento (CE) nº 91/2003 debe modificarse en consecuencia.
- (6) Las medidas previstas en este Reglamento se ajustan al dictamen emitido por el Comité del programa estadístico, creado por la Decisión 89/382/CEE, Euratom del Consejo <sup>(2)</sup>.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El Reglamento (CE) nº 91/2003 quedará modificado como sigue:

- 1) El apartado 1 del artículo 3 se sustituirá por lo que sigue:
  - «1. A efectos de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entenderá por:
    - 1) “País declarante”: el Estado miembro que transmite los datos a Eurostat.
    - 2) “Autoridades nacionales”: los institutos nacionales de estadística y otros organismos responsables en cada Estado miembro de elaborar estadísticas comunitarias.
    - 3) “Ferrocarril”: vía de comunicación sobre raíles para el uso exclusivo de vehículos ferroviarios.

- 4) “Vehículo ferroviario”: equipo móvil que circula exclusivamente sobre raíles y se mueve por tracción propia (vehículos tractores) o tirado por otro vehículo (coches, remolques de automotor, furgones y vagones).
- 5) “Compañía ferroviaria”: cualquier empresa pública o privada que preste servicios de transporte ferroviario de mercancías o pasajeros. Quedan excluidas las empresas cuya única actividad sea la prestación de servicios de transporte de pasajeros por metro, tranvía y/o metro ligero.
- 6) “Transporte de mercancías por ferrocarril”: desplazamiento de mercancías mediante vehículos ferroviarios entre el lugar de carga y el lugar de descarga.
- 7) “Transporte de pasajeros por ferrocarril”: desplazamiento de pasajeros mediante vehículos ferroviarios entre el lugar de embarque y el lugar de desembarque. Queda excluido el transporte de pasajeros por metro, tranvía y/o metro ligero.
- 8) “Metro” (también llamado “suburbano” o “ferrocarril metropolitano”): ferrocarril eléctrico para el transporte de pasajeros con capacidad para un gran volumen de tráfico y caracterizado por derechos exclusivos sobre la vía, trenes con varios vagones, de alta velocidad y rápida aceleración, avanzado sistema de señalización, así como ausencia de cruces a nivel para permitir una elevada frecuencia de trenes, y andenes elevados. Los metros también se caracterizan por disponer de estaciones muy próximas entre sí, normalmente con una distancia entre estaciones de 700-1 200 metros. “Alta velocidad” debe entenderse en comparación con los tranvías y metros ligeros y significa aproximadamente 30-40 km/h en distancias cortas y 40-70 km/h en distancias más largas.
- 9) “Tranvía”: vehículo de transporte rodado de pasajeros pensado para transportar más de nueve personas sentadas (incluido el conductor), que está conectado a conducciones eléctricas o propulsado por un motor diesel y que circula sobre raíles.
- 10) “Metro ligero”: ferrocarril para transporte de pasajeros que a menudo utiliza coches de propulsión eléctrica, los cuales circulan sobre raíles y operan individualmente o en trenes cortos sobre vías dobles fijas. Por lo general, la distancia entre paradas/estaciones es inferior a 1 200 m. En comparación con los metros, el metro ligero es de construcción más ligera, está pensado para volúmenes de tráfico inferiores y suele viajar a velocidades menores. En ocasiones es difícil establecer una distinción precisa entre metros ligeros y tranvías; los tranvías no suelen estar separados del tráfico vial, mientras que el metro ligero puede estar separado de otros sistemas.

<sup>(1)</sup> DO L 14 de 21.1.2003, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 181 de 28.6.1989, p. 47.

- 11) "Transporte nacional": transporte ferroviario entre dos lugares (de carga/embarque y de descarga/desembarque) situados en el país declarante. Puede incluir el tránsito por un segundo país.
- 12) "Transporte internacional": transporte ferroviario entre un lugar (de carga/embarque o de descarga/desembarque) del país declarante y un lugar (de carga/embarque o de descarga/desembarque) en otro país.
- 13) "Transporte en tránsito": transporte ferroviario en el interior del país declarante entre dos lugares (de carga/embarque y de descarga/desembarque) en el exterior del país declarante. Las operaciones de transporte que incluyen la carga/embarque o descarga/desembarque de mercancías/pasajeros en la frontera del país declarante desde o hacia otro modo de transporte no se consideran transporte en tránsito.
- 14) "Pasajero de ferrocarril": toda persona que efectúa un trayecto en un vehículo ferroviario, salvo el personal del servicio ferroviario. A efectos de estadísticas de accidentes se incluyen los pasajeros que intentan embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.
- 15) "Número de pasajeros": número de trayectos realizados por pasajeros de ferrocarril, entendiendo por trayecto el desplazamiento desde el lugar de embarque al lugar de desembarque, con o sin transbordo de un vehículo ferroviario a otro. Si los pasajeros utilizan más de una compañía ferroviaria, no deberán contarse más de una vez, si es posible.
- 16) "Pasajero-km": unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un pasajero a una distancia de un kilómetro. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 17) "Peso": cantidad de mercancía en toneladas (1 000 kilogramos). El peso que se tomará en consideración incluye, además del peso de las mercancías transportadas, el peso del embalaje y la tara de los contenedores, cajas móviles, paletas o vehículos de transporte por carretera transportados por el ferrocarril en el transcurso de las operaciones de transporte combinado. Si las mercancías se transportan usando los servicios de más de una compañía ferroviaria, el peso de las mercancías no debería contarse más de una vez, si es posible.
- 18) "Tonelada-km": unidad de medida del transporte de mercancías que representa el transporte ferroviario de una tonelada (1 000 kilogramos) de mercancías a una distancia de un kilómetro. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 19) "Tren": uno o más vehículos ferroviarios tirados por una o más locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor viajando en solitario, que circula con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal. No se considera como tren una máquina ligera, es decir una locomotora que circule por sí sola.
- 20) "Tren-km": unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren a un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 21) "Envío por tren completo": todo envío de uno o varios vagones de carga fletados al mismo tiempo por el mismo expedidor en la misma estación y enviado sin cambios en la composición del tren a la dirección del mismo destinatario en la misma estación de destino.
- 22) "Envío por vagón completo": todo envío de mercancías para el que se precisa la utilización exclusiva de un vagón, independientemente de que se utilice o no su capacidad completa de carga.
- 23) "TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*/contenedor equivalente de veinte pies)": unidad normalizada basada en un contenedor ISO de veinte pies de largo (6,10 m), usada como medida estadística de flujos o capacidades de tráfico. Un contenedor normalizado de 40 pies ISO Serie 1 equivale a 2 TEU. Las cajas móviles de menos de 20 pies corresponden a 0,75 TEU, entre 20 y 40 pies a 1,5 TEU y por encima de 40 pies a 2,25 TEU.
- 24) "Accidente significativo": cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.
- 25) "Accidente con heridos graves": cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.
- 26) "Muerto": cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultados de un accidente, salvo los suicidios.
- 27) "Herido grave": cualquier herido que haya estado hospitalizado más de 24 horas como resultado de un accidente, salvo los intentos de suicidio.
- 28) "Accidente que afecte al transporte de mercancías peligrosas": cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con la sección 1.8.5 de RID/ADR.
- 29) "Suicidio": acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.
- 30) "Intento de suicidio": acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de lesiones graves, pero no de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.
- 2) El anexo H se sustituirá por el texto del anexo del presente Reglamento.

## Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al 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.

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*  
Pedro SOLBES MIRA  
*Miembro de la Comisión*

---

## ANEXO

## «ANEXO H

## ESTADÍSTICAS SOBRE ACCIDENTES

Lista de variables y unidades de medida	<ul style="list-style-type: none"> <li>— número de accidentes (cuadros H1, H2)</li> <li>— número de muertos (cuadro H3)</li> <li>— número de heridos graves (cuadro H4)</li> </ul>
Período de referencia	Año
Frecuencia	Cada año
Lista de cuadros con el desglose de cada cuadro	<p>Cuadro H1: número de accidentes significativos y número de accidentes con heridos graves (facultativo), por tipo de accidente</p> <p>Cuadro H2: número de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas</p> <p>Cuadro H3: número de muertos, por tipo de accidente y por categoría de personas</p> <p>Cuadro H4: número de heridos graves, por tipo de accidente y por categoría de persona</p>
Plazo de transmisión de los datos	5 meses después de finalizar el período de referencia
Primer período de referencia	2004
Nota	<p>1) Los tipos de accidente se desglosarán como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— colisiones (salvo accidentes en pasos a nivel)</li> <li>— descarrilamientos</li> <li>— accidentes en pasos a nivel</li> <li>— accidentes sobre personas causados por material rodante en movimiento</li> <li>— incendios en material rodante</li> <li>— otros</li> <li>— total</li> </ul> <p>El tipo de accidente se refiere al accidente principal</p> <p>2) El cuadro H2 se desglosará como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— número total de accidentes en los que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en la lista de mercancías del anexo K</li> <li>— número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas</li> </ul> <p>3) El desglose por categorías de personas será el siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pasajeros</li> <li>— empleados (incluidos contratistas)</li> <li>— otros</li> <li>— total</li> </ul> <p>4) Los datos de los cuadros H1-H4 se suministrarán para todos los ferrocarriles cubiertos por el presente Reglamento</p> <p>5) Durante los cinco primeros años de aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros podrán enviar las estadísticas con arreglo a las definiciones nacionales, siempre que no estén disponibles los datos con arreglo a las definiciones armonizadas (adoptadas según el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 11)»</p>

**REGLAMENTO (CE) Nº 1193/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**relativo a las ofertas comunicadas para la exportación de cebada en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 936/2003**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 <sup>(2)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) nº 1501/95 de la Comisión, de 29 de junio de 1995, por el que se establecen determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo en lo que respecta a la concesión de las restituciones a la exportación y las medidas que deben adoptarse en caso de perturbación en el sector de los cereales <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1163/2002 <sup>(4)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 1324/2002 <sup>(5)</sup>, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 936/2003 de la Comisión <sup>(6)</sup>, ha abierto una licitación para la restitución a la exportación de cebada a determinados terceros países.
- (2) Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) nº 1501/95, la Comisión, basándose en las ofertas comunicadas puede decidir, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 1766/92, que no dará curso a la licitación.

(3) Teniendo en cuenta, en particular, los criterios previstos en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1501/95, no resulta oportuno proceder a la fijación de una restitución máxima.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

No se dará curso a las ofertas comunicadas del 27 de junio al 3 de julio de 2003 e la licitación para la restitución o el gravamen a la exportación de cebada contemplada en el Reglamento (CE) nº 936/2003.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

<sup>(2)</sup> DO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 147 de 30.6.1995, p. 7.

<sup>(4)</sup> DO L 170 de 29.6.2002, p. 46.

<sup>(5)</sup> DO L 194 de 23.7.2002, p. 26.

<sup>(6)</sup> DO L 127 de 9.5.2002, p. 11.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1194/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**relativo a las ofertas comunicadas para la exportación de centeno en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 935/2003**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 <sup>(2)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) nº 1501/95 de la Comisión, de 29 de junio de 1995, por el que se establecen determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo en lo que respecta a la concesión de las restituciones a la exportación y a las medidas que deben adoptarse en caso de perturbación en el sector de los cereales <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1163/2002 <sup>(4)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 1324/2002 <sup>(5)</sup>, y, en particular, su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 935/2003 de la Comisión <sup>(6)</sup> ha abierto una licitación de la restitución a la exportación de centeno a determinados terceros países.
- (2) En virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 1501/95, la Comisión, basándose en las ofertas comunicadas y con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 1766/92, puede decidir que no dará curso a la licitación.

(3) Teniendo en cuenta, en particular, los criterios a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1501/95, no resulta oportuno proceder a la fijación de una restitución máxima.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

No se dará curso a las ofertas comunicadas del 27 de junio al 3 de julio de 2003 en el marco de la licitación para la restitución a la exportación de centeno contemplada en el Reglamento (CE) nº 935/2003.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

<sup>(2)</sup> DO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 147 de 30.6.1995, p. 7.

<sup>(4)</sup> DO L 170 de 29.6.2002, p. 46.

<sup>(5)</sup> DO L 194 de 23.7.2002, p. 26.

<sup>(6)</sup> DO L 133 de 29.5.2003, p. 45.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1195/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**relativo a las ofertas comunicadas para la exportación de trigo blando en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 934/2003**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 <sup>(2)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) nº 1501/95 de la Comisión, de 29 de junio de 1995, por el que se establecen determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo en lo que respecta a la concesión de las restituciones a la exportación y a las medidas que deben adoptarse en caso de perturbación en el sector de los cereales <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1163/2002 <sup>(4)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 1324/2002 <sup>(5)</sup>, y, en particular, su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 934/2003 de la Comisión <sup>(6)</sup> ha abierto una licitación de la restitución a la exportación de trigo blando a determinados terceros países.
- (2) En virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 1501/95, la Comisión, basándose en las ofertas comunicadas y con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 1766/92, puede decidir que no dará curso a la licitación.

(3) Teniendo en cuenta, en particular, los criterios a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 1501/95, no resulta oportuno proceder a la fijación de una restitución máxima.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

No se dará curso a las ofertas comunicadas del 27 de junio al 3 de julio de 2003 en el marco de la licitación para la restitución a la exportación de trigo blando contemplada en el Reglamento (CE) nº 934/2003.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

<sup>(2)</sup> DO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 147 de 30.6.1995, p. 7.

<sup>(4)</sup> DO L 170 de 29.6.2002, p. 46.

<sup>(5)</sup> DO L 194 de 23.7.2002, p. 26.

<sup>(6)</sup> DO L 133 de 29.5.2003, p. 42.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1196/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**  
**relativo a las ofertas comunicadas para la importación de sorgo en el marco de la licitación contemplada en el Reglamento (CE) nº 699/2003**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercado en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 de la Comisión <sup>(2)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 12,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 699/2003 de la Comisión <sup>(3)</sup>, ha abierto una licitación de la reducción máxima del derecho de importación de sorgo en España.
- (2) Con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1839/95 de la Comisión <sup>(4)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2235/2000 <sup>(5)</sup>, la Comisión, basándose en las ofertas comunicadas puede decidir, de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 23 del Reglamento (CEE) nº 1766/92, que no dará curso a la licitación.

(3) Teniendo en cuenta, en particular, los criterios previstos en los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) nº 1839/95, no resulta oportuno proceder a la fijación de una reducción máxima del derecho.

(4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de gestión de los cereales.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

No se dará curso a las ofertas comunicadas del 27 de junio al 3 de julio de 2003 en el marco de la licitación para la reducción del derecho de importación de sorgo contemplada en el Reglamento (CE) nº 699/2003.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

Franz FISCHLER

*Miembro de la Comisión*

<sup>(1)</sup> DO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

<sup>(2)</sup> DO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 99 de 17.4.2003, p. 29.

<sup>(4)</sup> DO L 177 de 28.7.1995, p. 4.

<sup>(5)</sup> DO L 256 de 10.10.2000, p. 13.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1197/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**por el que se fija el coeficiente de reducción que debe aplicarse en el ámbito del contingente arancelario comunitario de importación de cebada previsto por el Reglamento (CE) nº 2376/2002**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales <sup>(1)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 <sup>(2)</sup>,

Visto el Reglamento (CE) nº 2376/2002 de la Comisión, de 27 de diciembre de 2002, relativo a la apertura y modo de gestión del contingente arancelario comunitario para la importación de cebada procedente de terceros países y por el que se establecen excepciones al Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1113/2003 <sup>(4)</sup>, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 2376/2002 abrió un contingente arancelario anual de importación de 300 000 toneladas de cebada del código NC 1003 00.

- (2) Las cantidades solicitadas el 30 de junio de 2003, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 2376/2002, superan las cantidades disponibles. Por consiguiente, es preciso determinar en qué medida pueden expedirse los certificados, mediante la fijación del coeficiente de reducción que debe aplicarse a las cantidades solicitadas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Cada una de las solicitudes de certificado de importación de cebada presentadas y transmitidas a la Comisión el 30 de junio de 2003, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 2376/2002, se satisfará dentro de un límite del 0,715620 de las cantidades solicitadas.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

<sup>(2)</sup> DO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 358 de 31.12.2002, p. 92.

<sup>(4)</sup> DO L 158 de 27.6.2003, p. 24.

**REGLAMENTO (CE) Nº 1198/2003 DE LA COMISIÓN**  
**de 3 de julio de 2003**

**que determina en qué medida podrá darse curso a las solicitudes de derechos de importación presentadas en el mes de junio de 2003 para los bovinos machos jóvenes destinados al engorde**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 977/2003 de la Comisión, de 7 de junio de 2003, relativo a la apertura y gestión de un contingente arancelario para la importación de bovinos machos jóvenes destinados al engorde (del 1 de julio de 2003 al 30 de junio de 2004) <sup>(1)</sup> y, en particular, el apartado 5 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

El Reglamento (CE) nº 977/2003, en el apartado 1 de su artículo 1, fija la cantidad de machos jóvenes de la especie bovina que podrán importarse en condiciones especiales en el período del 1 de julio de 2003 al 30 de junio de 2004. Las cantidades solicitadas superan las cantidades disponibles en virtud de la letra c) del apartado 1 del artículo 2 del mismo Reglamento. En estas condiciones, conviene reducir de forma

proporcional las cantidades solicitadas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 977/2003.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

Cada solicitud de derechos de importación presentada en otros Estados miembros distintos de Italia y Grecia con arreglo a lo dispuesto en el tercer guión del segundo párrafo del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 977/2003 será satisfecha hasta el 2,4324 % de la cantidad solicitada.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 4 de julio de 2003.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de julio de 2003.

*Por la Comisión*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Director General de Agricultura*

<sup>(1)</sup> DO L 141 de 7.6.2003, p. 5.



**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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(2)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>, a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de Conciliación el 9 de abril de 2003,

Considerando lo siguiente:

- (1) El índice de accidentes en la aviación civil ha permanecido prácticamente constante en el último decenio, lo que hace temer que el aumento previsto del tránsito pueda traducirse en un incremento del número de accidentes en un futuro próximo.
- (2) 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 <sup>(4)</sup>, tiene como objetivo la prevención de accidentes e incidentes facilitando la realización diligente de las investigaciones.
- (3) 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.
- (4) 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 con objeto de emprender acciones correctoras.
- (5) Cuando tales sucesos implican 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 Comunidad.
- (6) Cada uno de los Estados miembros debe instaurar sistemas de notificación obligatoria de sucesos.
- (7) Las distintas categorías de personal que trabaja en la aviación civil observan sucesos de interés para la prevención de accidentes y, por lo tanto, deben notificarlos.
- (8) La eficacia de la detección de los posibles riesgos mejoraría considerablemente con el intercambio de información sobre sucesos.

- (9) Son necesarios programas informáticos para el intercambio de información entre sistemas diferentes.
- (10) La información en materia de seguridad debe estar a disposición de los organismos a los que se confíe la reglamentación de la seguridad de la aviación civil o la investigación de accidentes e incidentes en la Comunidad y, si procede, de las personas que puedan aprender de ella y adoptar o emprender las acciones necesarias para mejorar la seguridad.
- (11) Dada la naturaleza delicada de la información sobre seguridad, el modo de garantizar la recogida de la información es asegurarse de su confidencialidad, de la protección de las fuentes de información y la confianza del personal que trabaja en la aviación civil.
- (12) El público debe disponer de información de carácter general sobre el nivel de seguridad aérea.
- (13) Deben adoptarse medidas adecuadas que permitan la creación de sistemas confidenciales de notificación.
- (14) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(5)</sup>.
- (15) Debe velarse por la coherencia con los requisitos técnicos de notificación definidos por los expertos nacionales en Eurocontrol y las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA). La lista de sucesos que deben notificarse debe tener en cuenta el trabajo de estas dos organizaciones europeas. También deben tenerse en cuenta las innovaciones en el marco de la OACI.
- (16) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la mejora de la seguridad aérea, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, debido a que los sistemas de notificación utilizados por los Estados miembros de una manera aislada son menos eficaces que una red coordinada con intercambio de información que haga posible una determinación más rápida de posibles problemas de seguridad y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

<sup>(1)</sup> DO C 120 E de 24.4.2001, p. 148 y DO C 332 E de 27.11.2001, p. 320.

<sup>(2)</sup> DO C 311 de 7.11.2001, p. 8.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (DO C 53 E de 28.2.2002, p. 324), Posición común del Consejo de 17 de junio de 2002 (DO C 197 E de 20.8.2002, p. 16) y Decisión del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2002 (no publicada aún en el Diario Oficial); Decisión del Parlamento Europeo de 13 de mayo de 2003 y Decisión del Consejo de 13 de mayo de 2003.

<sup>(4)</sup> DO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

<sup>(5)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 4

### Notificación obligatoria

#### Artículo 1

##### Objetivo

El objetivo de la presente Directiva es contribuir a la mejora de la seguridad aérea garantizando que la información pertinente en materia de seguridad se notifique, recopile, almacene, proteja y divulgue.

El único objetivo de la notificación de sucesos es prevenir futuros accidentes e incidentes, no determinar faltas o responsabilidades.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- 1) *suceso*: 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 a un incidente grave de la aeronave tal como se definen en las letras a) y k) del artículo 3 de la Directiva 94/56/CE, denominado en lo sucesivo *accidente* o *incidente grave*;
- 2) *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. La presente Directiva se aplicará a los sucesos que pongan en peligro o que, en caso de no ser corregidos, puedan poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona. En los anexos I y II figura una lista de ejemplos de este tipo de sucesos.

2. De conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 10, la Comisión podrá modificar los anexos a fin de ampliar o cambiar los ejemplos.

3. La presente Directiva se aplicará al aeropuerto de Gibraltar sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en el que está situado el aeropuerto.

4. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se suspenderá hasta que comiencen a aplicarse los Acuerdos de la Declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo de la fecha en la que comiencen a aplicarse dichos Acuerdos.

1. Los Estados miembros exigirán que toda persona recogida en la lista que figura a continuación en el ejercicio de sus funciones notifique a las autoridades competentes a que se refiere el apartado 1 del artículo 5 los sucesos a los que afecta el artículo 3:

- a) el operador o comandante de una aeronave a reacción o una aeronave de transporte público explotada por un operador cuya supervisión de la seguridad de las operaciones garantice un Estado miembro;
- b) la persona que desempeñe actividades de diseño, fabricación, mantenimiento o modificación de aeronaves a reacción o aeronaves de transporte público, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión de un Estado miembro;
- c) la persona que firme un certificado de mantenimiento o de idoneidad para el servicio respecto a tales aeronaves, o de sus equipos o partes, bajo la supervisión de un Estado miembro;
- d) la persona que asuma una función que requiera la autorización de un Estado miembro para ser controlador de tránsito aéreo u oficial de información de vuelo;
- e) el director de un aeródromo al que afecte el Reglamento (CEE) n° 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<sup>(1)</sup>;
- f) la persona que desempeñe una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de instalaciones relacionadas con la navegación aérea y de la que se haga responsable un Estado miembro;
- g) la persona que desempeñe una función relacionada con el mantenimiento 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° 2408/92.

2. Los Estados miembros podrán fomentar la notificación voluntaria de los sucesos mencionados en el apartado 1 del artículo 3 por toda persona que ejerza, en otras operaciones de aviación civil, funciones similares a las enumeradas en el apartado 1.

Artículo 5

### Recogida y conservación de la información

1. Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes para instaurar un mecanismo que permita recoger, evaluar, procesar y conservar la información sobre los sucesos notificados con arreglo al artículo 4.

Podrá confiarse esa responsabilidad a las autoridades siguientes, que deberán hacer gala de imparcialidad:

- a) las autoridades nacionales de aviación civil, y/o
- b) la entidad o el organismo investigador establecido de conformidad con el artículo 6 de la Directiva 94/56/CE, y/o
- c) el organismo o entidad independiente al que se encomiende esta tarea.

<sup>(1)</sup> DO L 240 de 24.8.1992, p. 8; Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

En caso de que un Estado miembro designe varios organismos o entidades, escogerá uno de ellos como punto de contacto para el intercambio de información mencionado en el apartado 1 del artículo 6.

2. Las autoridades competentes conservarán los informes recopilados en sus bases de datos.

3. También se conservará en estas bases de datos la información sobre los accidentes e incidentes graves.

#### Artículo 6

##### Intercambio de información

1. Los Estados miembros participarán en el intercambio de información poniendo a disposición de las autoridades competentes de los otros Estados miembros y de la Comisión toda la información pertinente en materia de seguridad existente en las bases de datos indicadas en el apartado 2 del artículo 5.

Las bases de datos serán compatibles con los programas informáticos descritos en el apartado 3.

2. La autoridad competente designada de conformidad con el apartado 1 del artículo 5 que reciba una notificación de suceso la introducirá en las bases de datos y notificará, en caso necesario, a la autoridad competente del Estado miembro en el que tuvo lugar el suceso, en el que está matriculada la aeronave, en el que se fabricó la aeronave o en el que está certificado el operador.

3. La Comisión creará programas informáticos específicos para los fines de la presente Directiva. Al hacerlo, tomará en cuenta la necesidad de que sean compatibles con los programas informáticos existentes en los Estados miembros. Las autoridades competentes podrán utilizar dicho programa para gestionar sus propias bases de datos.

4. La Comisión tomará las medidas pertinentes para facilitar el intercambio de información previsto en el apartado 1 con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 10.

#### Artículo 7

##### Divulgación de la información

1. Toda entidad a la que se le 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 Comunidad tendrá 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 del público a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión<sup>(1)</sup>, la Comisión adoptará, por iniciativa propia y de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 10, medidas para la difusión de la información a que se hace referencia en el apartado 1, así como de las condiciones asociadas, a las partes interesadas. Dichas medidas, que podrán ser de orden general o individuales, se basarán en la necesidad de:

— proporcionar a las personas y las organizaciones la información que necesiten para mejorar la seguridad aérea civil,

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

La decisión de difundir la información de conformidad con el presente apartado se limitará a lo estrictamente necesario al efecto de su usuario, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 8.

3. Los Estados miembros podrán publicar al menos una vez al año un informe sobre seguridad con información sobre los tipos de sucesos recogidos por su sistema nacional de notificación obligatoria con el fin de informar al público sobre el nivel de seguridad en la aviación civil. Los Estados miembros podrán publicar también informes sin identificación.

#### Artículo 8

##### Protección de la información

1. Los Estados miembros adoptarán, con arreglo a su legislación nacional, las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad adecuada de la información que reciban en aplicación del apartado 1 del artículo 6 y del apartado 1 del artículo 7. Utilizarán esta información únicamente para el objetivo de la presente la Directiva.

2. Con independencia del tipo o la clasificación del suceso y de los accidentes e incidentes graves, nunca se registrarán, en la base de datos indicada en el apartado 2 del artículo 5, los nombres o direcciones de personas concretas.

3. Sin perjuicio de la normativa penal aplicable, los Estados miembros se abstendrán de entablar procedimientos en relación con infracciones no premeditadas o realizadas por descuido 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 negligencia grave.

4. Los Estados miembros, con arreglo a las modalidades definidas en sus legislaciones y prácticas nacionales, velarán por que los empleados que notifiquen incidentes de los cuales pueden tener conocimiento no sufran ningún perjuicio por parte de su empleador.

5. El presente artículo se aplicará sin perjuicio de las normas nacionales relacionadas con el acceso a la información por las autoridades judiciales.

#### Artículo 9

##### Notificación voluntaria

1. Además del sistema de notificación obligatoria previsto en los artículos 4 y 5, los Estados miembros podrán designar a uno o varios organismos o entidades para que implanten un sistema de notificación voluntaria destinado a recoger y analizar la información sobre deficiencias observadas en la aviación que el sistema de notificación obligatoria no exija notificar pero que el informador perciba como riesgo potencial o real.

2. Si un Estado miembro opta por implantar un sistema de notificación voluntaria, deberá establecer las condiciones para la desidentificación, por parte del o de los organismos o entidades a los que alude el apartado 1, de las notificaciones voluntarias presentadas con arreglo a dicho sistema.

<sup>(1)</sup> DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

3. Los Estados miembros deberán garantizar que las informaciones desidentificadas pertinentes en materia de seguridad que se deriven del análisis de las notificaciones confidenciales se guarden y se pongan a disposición de todas las partes de manera que puedan utilizarse para mejorar la seguridad en la aviación.

#### Artículo 10

##### Comité

1. La Comisión estará asistida por el comité creado de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil <sup>(1)</sup>.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CEE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

#### Artículo 11

##### Incorporación al Derecho interno

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el 4 de julio de 2005. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### Artículo 12

##### Entrada en vigor

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

#### Artículo 13

##### Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 13 de junio de 2003.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

La presidente

V. PAPANDREOU

<sup>(1)</sup> DO L 373 de 31.12.1991, p. 4; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2871/2000 de la Comisión (DO L 333 de 29.12.2000, p. 47).

## 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:* El presente anexo no incluye los accidentes. Además de otros requisitos relativos a su notificación, deberán recogerse en la base de datos mencionada en el apartado 2 del artículo 5.
- Nota 3:* El presente 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 pudieren 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 LA AERONAVE

C: MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LA AERONAVE

D: SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA, INSTALACIONES Y SERVICIOS DE TIERRA

A. OPERACIONES DE VUELO DE LAS AERONAVES

i) **Funcionamiento de la aeronave**

- a) Maniobras evasivas:
- Riesgo de colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto o una situación insegura cuando habría correspondido una acción evasiva,
  - Maniobra evasiva necesaria para evitar una colisión con una aeronave, el terreno u otro objeto,
  - 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, despegues interrumpidos, aterrizajes o aterrizajes frustrados en una pista cerrada, ocupada o incorrecta. IncurSIONES en la pista;
- c) Incapacidad de lograr el rendimiento previsto durante el recorrido de 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  $V^1$  resultado de una situación peligrosa o potencialmente peligrosa o que provoquen una situación peligrosa (por ejemplo, despegue denegado, golpe de cola, pérdida de potencia del motor, etc.);
- g) Intento de aproximación 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, CTA, técnicos);
- l) Aterrizaje violento (aterrizaje que requiera un «control de aterrizaje violento»);
- m) Superación de los límites de equilibrio del carburante;

- n) Reglaje incorrecto de un código SSR o de una subescala de altímetro;
- o) Programación incorrecta o entradas erróneas de datos en el equipo utilizado para los cálculos de navegación o rendimiento, o uso de datos incorrectos;
- p) Recepción o interpretación incorrecta de mensajes RTF;
- q) Mal funcionamiento o defectos del sistema de combustible que tengan repercusiones significativas sobre el abastecimiento o la distribución del combustible;
- r) Salida no intencional de una aeronave de una superficie pavimentada;
- s) Colisión entre una aeronave y otra aeronave, vehículo u otro objeto en tierra;
- t) Funcionamiento incorrecto o accidental de cualquier mando;
- u) Incapacidad de lograr la configuración prevista de la aeronave en cualquier fase de vuelo (por ejemplo, tren de aterrizaje y sus puertas, aletas de hipersustentación, estabilizadores, aletas auxiliares, etc.);
- v) Situación peligrosa o potencialmente peligrosa que sea consecuencia de una simulación deliberada de condiciones de emergencia durante ejercicios de formación, verificación de sistemas o prueba;
- w) Vibración anormal;
- x) Funcionamiento 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) la tripulación haya probado 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) funcione a efectos de formación o de prueba;
- y) Aviso GPWS/TAWS cuando:
  - 1) la aeronave se acerque a tierra más de lo previsto, o
  - 2) el aviso se formula en IMC o por la noche y se establece que ha sido accionado por una velocidad elevada de descenso (modo 1), o
  - 3) el aviso se debe a un fallo en la selección del tren o las aletas de aterrizaje en el punto adecuado de la aproximación (modo 4), o
  - 4) cualquier dificultad o peligro se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso, como por ejemplo 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;
- z) Aviso GPWS/TAWS en caso de dificultad o peligro que se deba o pueda haberse debido a la respuesta de la tripulación al aviso;
  - aa) Avisos de resolución (RA) ACAS;
  - bb) Incidentes con el chorro del reactor o las hélices que causen un daño significativo o una lesión grave.

## ii) Emergencias

- a) Incendio, explosión, humo o emanaciones tóxicos o nocivos, 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) el procedimiento existe pero no se utiliza;
  - 2) no existe procedimiento establecido;
  - 3) el procedimiento existe pero es incompleto o inadecuado;
  - 4) el procedimiento es incorrecto;
  - 5) se utiliza un procedimiento incorrecto;
- c) Inadecuación de cualquier procedimiento destinado a su utilización en caso de emergencia, incluso cuando se utilice a efectos de mantenimiento, formación 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, formación o prueba;
- i) Sucesos que exijan el uso del oxígeno de emergencia por cualquier miembro de la tripulación.

**iii) 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.

**iv) Lesiones**

Sucesos que hayan o pudieran haber provocado lesiones significativas en los pasajeros o la tripulación pero que no se consideren notificables como accidentes.

**v) Meteorología**

- a) Relámpago 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 «verificación de turbulencias» de la aeronave;
- d) Gradiente del viento;
- e) Hielo que provoque dificultades de manejo, daños en la aeronave o la pérdida o mal funcionamiento de un servicio esencial.

**vi) Seguridad**

- 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.

**vii) 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****i) Estructura**

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

- a) Daño en un elemento estructural principal que no pueda tolerar daños (elemento de vida útil limitada). Los elementos estructurales principales son los que contribuyen significativamente a las cargas de presurización en tierra y en vuelo y cuyo fallo podría provocar una avería catastrófica de la aeronave;
- b) Daño o defecto superior a lo admisible en un elemento estructural principal que pueda 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 inciso ii) *infra*;
- f) Pérdida de cualquier parte de la estructura de la aeronave en vuelo.

**ii) 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) Acciones no solicitadas;
  - 2) Respuesta incorrecta o incompleta, incluida la limitación de movimiento o rigidez;
  - 3) Embalamiento;
  - 4) 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 los rendimientos reales comparados con los rendimientos aprobados que provoquen una situación peligrosa (teniendo en cuenta la exactitud del método de cálculo del rendimiento), incluidas la eficacia de frenado, el consumo de combustible, etc.;
- o) Asimetría de los controles de vuelo; por ejemplo, aletas de hipersustentación, aletas auxiliares, reductores de sustentación, etc.

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

iii) **Sistemas APU (unidad de potencia auxiliar) y de propulsión (incluidos motores, hélices y sistemas 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) Falta de retención de restos o componentes;
  - 2) Incendio interno o externo fuera de control o liberación de gas caliente;
  - 3) Empuje en una dirección distinta de la ordenada por el piloto;
  - 4) Avería o funcionamiento accidental del sistema de empuje negativo;
  - 5) Incapacidad de controlar la potencia, el impulso o las revoluciones por minuto;
  - 6) Fallo en la estructura de soporte del motor;
  - 7) Pérdida parcial o completa de la mayor parte del grupo motor;
  - 8) Emanaciones visibles o concentraciones de productos tóxicos suficientemente densas para incapacitar a la tripulación o a los pasajeros;
  - 9) Incapacidad de apagar un motor con procedimientos normales;
  - 10) Incapacidad de volver a arrancar un motor útil;
- d) Empuje o pérdida de empuje, cambio u oscilación no controlados que estén clasificados como empuje o pérdida de empuje (LOTG):
  - 1) en una aeronave de motor único, o
  - 2) cuando se consideren excesivos para una determinada utilización, o



- 3) cuando puedan afectar a más de un motor en una aeronave polimotor, sobre todo en el caso de una aeronave bimotor, o
- 4) en una aeronave polimotor en que se utilice el mismo o parecido tipo de motor para una utilización en la que el suceso se consideraría 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) un exceso de velocidad de la hélice,
  - 2) la aparición de una resistencia excesiva,
  - 3) un empuje en la dirección opuesta a la ordenada por el piloto,
  - 4) el desprendimiento de la hélice o de una parte importante de la hélice,
  - 5) un fallo que produzca un desequilibrio excesivo,
  - 6) el movimiento no intencionado de las palas de la hélice por debajo de la posición mínima de paso bajo prescrita en vuelo,
  - 7) incapacidad de poner en bandera la hélice,
  - 8) incapacidad de operar un cambio en el paso de la hélice,
  - 9) un cambio no controlado en el paso de la hélice,
  - 10) un par motor o una fluctuación de velocidad no controlados,
  - 11) 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;
- o) Exceso de velocidad;
- p) Incapacidad de poner en marcha el APU cuando sea necesario por razones operativas.

#### iv) **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.

#### v) **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

- i) Montaje incorrecto de piezas o componentes de la aeronave detectado durante una inspección o procedimiento de prueba no destinado a ese propósito específico
- ii) Fuga de aire comprimido caliente que provoque un daño estructural
- iii) 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
- iv) 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.
- v) **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.
- vi) 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
- vii) No conformidad o errores significativos de conformidad con los procedimientos de mantenimiento prescritos
- viii) Productos, piezas, aparatos y materiales de origen desconocido o sospechoso
- ix) Datos de mantenimiento engañosos, incorrectos o insuficientes que puedan inducir a errores de mantenimiento
- x) **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

- i) **Servicios de tránsito aéreo**

Véase el anexo 2: lista de sucesos relacionados con los servicios de navegación aérea que deben ser notificados.
  - ii) **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.
  - iii) **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.
  - iii) **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 del anexo I*

En los puntos siguientes se dan ejemplos de sucesos notificables resultado de la aplicación de estos criterios generales a los sistemas específicos enumerados en el inciso ii) de la letra B del anexo I.

**1. Aire acondicionado y ventilación**

- a) Pérdida completa de la refrigeración aviónica;
- b) Despresurización.

**2. 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. 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. 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. 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. Sistema de protección contra incendios**

- a) Avisos de incendio, salvo aquéllos 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. 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. 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. Hidráulica**

- a) Pérdida de un sistema hidráulico (sólo 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. 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 la manejabilidad;
- e) Efectos significativos en la visibilidad de la tripulación.

**11. 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 relacionado con la función de aviso o visualización.

**12. 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. 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. 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 %), incluso si se detecta en ejercicios de mantenimiento, formación o prueba.

**15. 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 el presente 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:* El presente 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 apartado 2 del artículo 5.
- Nota 3:* El presente 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 del presente 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.
- i) **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):**
- Infracción de las mínimas de separación;
  - Separación insuficiente;
  - Cuasi-impacto con el suelo sin pérdida de control (cuasi-CFIT);
  - Incurción en pista que haya requerido una maniobra evasiva.
- ii) **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):**
- Incurción en pista que no requiere una maniobra evasiva;
  - Salida de pista de la aeronave;
  - Desviación de la aeronave del espacio asignado por el control de tránsito aéreo (ATC);
  - Desviación de la aeronave de la normativa aplicable en materia de gestión del tránsito aéreo (ATM):
    - Desviación de la aeronave de los procedimientos aplicables publicados en materia de ATM;
    - Violación del espacio aéreo;
    - Desviación del transporte y el funcionamiento de los equipos de la aeronave relacionados con el ATM de lo prescrito en la normativa aplicable.
- iii) **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:**
- Incapacidad de prestar servicios de ATM:
    - Incapacidad de prestar servicios de tránsito aéreo;
    - Incapacidad de prestar servicios de gestión del tránsito aeroespacial;
    - Incapacidad de prestar servicios de gestión de la afluencia de tránsito aéreo;
  - Avería de la función de comunicación;
  - Avería de la función de vigilancia;
  - Avería de la función de procesamiento y difusión de datos;
  - Avería de la función de navegación;
  - Seguridad del sistema de ATM.
-

*Apéndice del anexo II*

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 inciso iii) del anexo II:

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.
-

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 25 de junio de 2003

relativa a medidas de protección contra la enfermedad de Newcastle en Australia

[notificada con el número C(2003) 1948]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2003/489/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Considerando lo siguiente:

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 97/78/CE del Consejo, de 18 de diciembre de 1997, por la que se establecen los principios relativos a la organización de controles veterinarios de los productos que se introduzcan en la Comunidad procedentes de países terceros <sup>(1)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 22,

Vista la Directiva 91/496/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1991, por la que se establecen los principios relativos a la organización de controles veterinarios de los animales que se introduzcan en la Comunidad procedentes de países terceros y por la que se modifican las Directivas 89/662/CEE, 90/425/CEE y 90/675/CEE <sup>(2)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 96/43/CE <sup>(3)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 18,

Vista la Directiva 91/494/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1991, sobre las condiciones de policía sanitaria a las que deben ajustarse los intercambios intracomunitarios y las importaciones de carnes frescas de aves de corral procedentes de países terceros <sup>(4)</sup>, cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/89/CE <sup>(5)</sup>, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 11, el apartado 2 de su artículo 12, el apartado 1 de su artículo 14 y su artículo 14 bis,

Visto el Reglamento (CE) n° 1774/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de octubre de 2002, por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales no destinados al consumo humano <sup>(6)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 808/2003 de la Comisión <sup>(7)</sup>, y, en particular, sus artículos 28 y 29.

- (1) A raíz de los brotes de la enfermedad de Newcastle en los estados de Victoria y Nueva Gales del Sur, la Comisión adoptó la Decisión 2002/537/CE <sup>(8)</sup>, modificada por la Decisión 2002/942/CE <sup>(9)</sup>.
- (2) Dicha Decisión prohibió, hasta el 1 de mayo de 2003, la importación de aves de corral vivas y huevos de aves de corral para incubar, rátidas vivas y huevos de rátida para incubar, carne fresca de aves de corral, rátidas, caza de cría de pluma y caza silvestre de pluma, productos a base de carne de aves de corral y preparados a base de carne de las especies antes citadas o que contengan dicha carne, procedentes de Australia, con algunas excepciones.
- (3) No se han informado de nuevos casos de la enfermedad de Newcastle y las autoridades de Australia han proporcionado información epidemiológica.
- (4) No obstante, la Decisión 2002/537/CE ha expirado y hasta que la información proporcionada por las autoridades australianas haya sido claramente evaluada, es preciso mantener una suspensión de carácter general, sujeta a excepciones específicas, de la importación de aves de corral vivas y huevos de aves de corral para incubar, rátidas vivas y huevos de rátida para incubar, carne fresca de aves de corral, rátidas, caza de cría de pluma y caza silvestre de pluma, productos a base de carne de aves de corral y preparados a base de carne de las especies antes citadas o que contengan dicha carne, procedentes de Australia.

<sup>(1)</sup> DO L 24 de 31.1.1998, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO L 268 de 24.9.1991, p. 56.

<sup>(3)</sup> DO L 162 de 1.7.1996, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 268 de 24.9.1991, p. 35.

<sup>(5)</sup> DO L 300 de 23.11.1999, p. 17.

<sup>(6)</sup> DO L 273 de 10.10.2002, p. 1.

<sup>(7)</sup> DO L 117 de 13.5.2003, p. 1.

<sup>(8)</sup> DO L 173 de 3.7.2002, p. 33.

<sup>(9)</sup> DO L 325 de 30.11.2002, p. 49.

- (5) La Decisión 97/222/CE <sup>(1)</sup> de la Comisión, cuya última modificación la constituye la Decisión 2002/464/CE <sup>(2)</sup>, establece la lista de los terceros países desde los cuales los Estados miembros pueden autorizar la importación de productos cárnicos y establece una serie de tratamientos destinados a reducir el riesgo de transmisión de la enfermedad a través de dichos productos. El tratamiento que vaya a aplicarse al producto depende de la situación sanitaria del país de origen por lo que respecta a la especie de la que proceda la carne; es necesario por lo tanto exigir este tratamiento para los productos a base de carne de aves de corral procedentes de Australia.
- (6) El Reglamento (CE) n° 1774/2002 es aplicable a las importaciones de materia prima para la fabricación de alimentos para animales y para las importaciones de materia prima para la fabricación de productos técnicos o farmacéuticos. No obstante, la aplicación de las disposiciones del artículo 29 de dicho Reglamento todavía no se han adoptado; entre tanto, tal como establece el apartado 7 de dicho artículo de las disposiciones de la Directiva 97/78/CE sobre condiciones generales se aplicará y seguirán siendo aplicables los certificados nacionales.
- (7) Los certificados nacionales para la importación de la materia prima indicada no destinada al consumo humano deben ser conformes con el capítulo 10 del anexo I de la Directiva 92/118/CEE del Consejo <sup>(3)</sup>, cuya última modificación la constituye la Decisión 2003/42/CE de la Comisión <sup>(4)</sup>.
- (8) Las disposiciones de la presente Decisión serán revisadas a la luz de la información facilitada por las autoridades australianas.
- (9) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

Los Estados miembros prohibirán la importación de aves de corral vivas y huevos de aves de corral para incubar, ráticas vivas y huevos de rática para incubar, carne fresca de aves de corral, ráticas, caza de cría de pluma y caza silvestre de pluma, productos a base de carne de aves de corral y preparados a base de carne de las especies antes citadas o que contengan dicha carne, procedentes de Australia, excepto la materia prima que cumpla los requisitos de certificación de conformidad con los

modelos nacionales de certificados que cumplan los requisitos que incluidos en el capítulo 10 del anexo I de la Directiva 92/118/CEE.

#### Artículo 2

No obstante lo dispuesto en el artículo 1, se podrán autorizar las importaciones de carne fresca de rática en las condiciones establecidas en el certificado zoosanitario que figura en el anexo de la presente Decisión.

#### Artículo 3

No obstante lo dispuesto en el artículo 1, los Estados miembros autorizarán la importación de productos a base de carne de aves de corral si la carne de aves de corral que contenga el producto cárnico ha sido sometida a uno de los tratamientos específicos a que se refieren las letras B, C o D de la parte IV del anexo de la Decisión 97/222/CE.

#### Artículo 4

Los Estados miembros modificarán las medidas que aplican al comercio a fin de ajustarlas a las disposiciones de la presente Decisión y darán de inmediato la publicidad adecuada a las medidas que hayan adoptado. Informarán inmediatamente a la Comisión al respecto.

#### Artículo 5

La presente Decisión se aplicará a partir del 7 de julio de 2003.

#### Artículo 6

La presente Decisión será aplicable hasta el 1 de enero de 2004.

#### Artículo 7

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 25 de junio de 2003.

Por la Comisión

David BYRNE

Miembro de la Comisión

<sup>(1)</sup> DO L 98 de 4.4.1997, p. 39.

<sup>(2)</sup> DO L 161 de 19.6.2002, p. 16.

<sup>(3)</sup> DO L 62 de 15.3.1993, p. 49.

<sup>(4)</sup> DO L 13 de 18.1.2003, p. 24.



## ANEXO

**CERTIFICADO ZOOSANITARIO Y DE SANIDAD PÚBLICA PARA CARNE FRESCA DE RÁTIDA DE CRÍA AUSTRALIANA DESTINADA AL CONSUMO HUMANO <sup>(1)</sup>**

*Nota para el importador:* el presente certificado se expide exclusivamente con fines veterinarios y el original debe acompañar a la partida hasta el puesto de inspección fronterizo.

1. REMITENTE (nombre y dirección completa)	2. CERTIFICADO SANITARIO Nº ORIGINAL
4. DESTINATARIO (nombre y dirección completa)	3. País de origen: AUSTRALIA
8. Lugar de carga:	5. AUTORIDADES CENTRALES COMPETENTES: 5.1. Ministerio 5.2. Servicio
9.1. Medio de transporte <sup>(2)</sup> : 9.2. Número de precinto <sup>(3)</sup> :	6. AUTORIDADES LOCALES COMPETENTES:
10.1. Estado miembro de destino: 10.2. Destino final:	7. Dirección del establecimiento o de los establecimientos: 7.1. Matadero: 7.2. Sala de despiece <sup>(4)</sup> : 7.3. Almacén frigorífico <sup>(4)</sup> :
12.1. Especie de råtida: 12.2. Naturaleza de las piezas:	11. Número(s) de registro sanitario del establecimiento o de los establecimientos: 11.1. Matadero: 11.2. Sala de despiece <sup>(4)</sup> : 11.3 Almacén frigorífico <sup>(4)</sup> :
13.1. Naturaleza del embalaje: 13.2. Identificación de la partida:	14. Cantidad: 14.1. Peso neto [kg]: 14.2. Número de bultos:

*Nota:* Deberá presentarse un certificado distinto por cada partida de carne de råtida de cría.

<sup>(1)</sup> Por carne fresca de råtida se entenderá cualquier parte de la råtida de cría, excepto los despojos, apta para el consumo humano y que no haya sido sometida a ningún tratamiento, excepto la refrigeración, para asegurar su conservación; la carne envasada al vacío o en atmósfera controlada también deberá ir acompañada de un certificado que se ajuste al presente modelo.

<sup>(2)</sup> Indíquense el medio de transporte y el número de matrícula o el nombre registrado, según corresponda.

<sup>(3)</sup> Optativo.

<sup>(4)</sup> Táchese lo que no proceda.

## MODELO

### Declaración sanitaria

#### I. CERTIFICADO ZOOSANITARIO

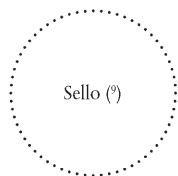
El veterinario oficial abajo firmante certifica que:

1. Australia no está afectada por la influenza aviar definida en el Código zoosanitario internacional de la OIE.
2. La carne fresca deshuesada y desollada anteriormente descrita procede de ráticas de cría:
  - 2.1. que han permanecido sin interrupción en el territorio de Australia durante al menos tres meses antes del sacrificio o desde su eclosión;
  - 2.2. que se han criado/ han permanecido durante al menos los tres meses anteriores al sacrificio en explotaciones:
    - 2.2.1. que son sometidas periódicamente a inspecciones veterinarias para detectar la presencia de enfermedades transmisibles a las especies humana o animal,
    - 2.2.2. que no están sometidas a restricciones zoosanitarias debidas a un brote de cualquier enfermedad a la que sean sensibles las ráticas u otras aves de corral,
    - 2.2.3. en las que no ha habido ningún brote de enfermedad de Newcastle o de influenza aviar en los seis últimos meses y en torno a las cuales, en un radio de 10 kilómetros a partir del perímetro de la zona de la explotación en la que se hallen las ráticas, no ha habido ningún brote de influenza aviar ni de la enfermedad de Newcastle al menos en los tres últimos meses;
  - 2.3. que no han sido sacrificadas al amparo de ningún programa zoosanitario de lucha contra enfermedades de aves de corral o de ráticas o de erradicación de dichas enfermedades;
  - 2.4. que:
    - 2.4.1. no han sido vacunadas contra la enfermedad de Newcastle <sup>(1)</sup>,
    - 2.4.2. han sido vacunadas contra la enfermedad de Newcastle por medio de una vacuna inactivada que se ajusta a los requisitos establecidos en la Decisión 93/152/CEE de la Comisión <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>,
    - 2.4.3. han sido vacunadas contra la enfermedad de Newcastle por medio de una vacuna viva que no se ajusta a los requisitos establecidos en la Decisión 93/152/CEE, si bien la vacunación no ha tenido lugar en los 30 días anteriores al sacrificio <sup>(1)</sup>;
  - 2.5. que o bien:
    - 2.5.1. han sido sometidas a una prueba de aislamiento del virus de la enfermedad de Newcastle, en la que no se han encontrado paramixovirus aviares con un índice de patogenicidad intracerebral (IPIC) superior a 0,4,
      - 2.5.1.1. bien mediante muestreo aleatorio en el momento del sacrificio de frotis traqueales de un mínimo de 60 aves de cada una de las manadas en cuestión, tomada en el momento del sacrificio, cuando éstas procedan de Australia, a excepción del Estado de Victoria o de Nueva Gales del Sur <sup>(1)</sup>,
      - 2.5.1.2. bien mediante muestreo individual de frotis traqueales en caso de proceder las aves del Estado de Victoria o de Nueva Gales del Sur <sup>(1)</sup>;
    - o bien:
    - 2.5.2. proceden de explotaciones en las que la vigilancia de la enfermedad de Newcastle se lleva a cabo por medio de un plan de muestreo basado en métodos estadísticos, que ha dado resultados negativos <sup>(3)</sup> al menos durante seis meses <sup>(1)</sup>;
    - 2.5.3. las pruebas de aislamiento del virus mencionadas en los puntos 2.5.1 y 2.5.2 se han llevado a cabo en laboratorios oficiales designados por las autoridades competentes, por medio de procedimientos de diagnóstico que se ajusten a las disposiciones del anexo III de la Directiva 92/66/CEE del Consejo <sup>(4)</sup>;
    - 2.5.4. que, durante los 30 días anteriores al sacrificio, no han estado en contacto con ráticas u otro tipo de aves de corral que no cumplieran las garantías mencionadas en los puntos 2.5.1 y 2.5.2;
  - 2.6. que no han estado en contacto durante el transporte hasta el matadero con aves de corral o ráticas contaminadas con la influenza aviar o la enfermedad de Newcastle;
  - 2.7. que han sido manipuladas antes del sacrificio y sacrificadas en condiciones acordes con las que establece la Directiva 93/119/CE del Consejo <sup>(5)</sup>.
3. La carne fresca deshuesada y desollada anteriormente descrita:
  - 3.1. procede de mataderos autorizados que, en el momento del sacrificio de las aves, no estaban sometidos a restricciones debidas a la presencia presunta o confirmada de un brote de influenza aviar o de enfermedad de Newcastle y en torno a los cuales en un radio de 10 kilómetros no ha habido brotes de influenza aviar ni de la enfermedad de Newcastle al menos en los últimos 30 días;
  - 3.2. no ha estado en contacto en ningún momento del sacrificio, despiece, almacenamiento o transporte con ráticas o con carne que no cumplieran los requisitos establecidos en la Directiva 91/494/CEE.

## II. CERTIFICADO DE SANIDAD PÚBLICA

4. Se cumplen las garantías relativas a los animales vivos y a los productos obtenidos de ellos previstas en los planes de detección de residuos presentados de conformidad con el artículo 29 de la Directiva 96/23/CE del Consejo <sup>(6)</sup>.
5. La carne fresca deshuesada y desollada anteriormente descrita procede de ráticas que:
- bien a su llegada al matadero iban acompañadas de un certificado veterinario expedido por el veterinario responsable de la explotación de origen, que acredita que los animales se sometieron, en dicha explotación y en las 72 horas anteriores a la carga, a una inspección veterinaria *ante mortem* conforme a los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE del Consejo <sup>(7)</sup>
  - bien fueron sometidas, en un matadero autorizado y en las 72 horas inmediatamente anteriores al sacrificio, a una inspección veterinaria *ante mortem* conforme a los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE.
6. El sacrificio de las ráticas se ha llevado a cabo en un matadero autorizado con arreglo al artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE, siempre que este establecimiento disponga del equipamiento apropiado.
7. Las instalaciones empleadas para el sacrificio, la manipulación o el despiece han sido limpiadas y desinfectadas íntegramente bajo supervisión oficial antes de ser utilizadas para producir la carne objeto del presente certificado.
8. La carne anteriormente descrita:
- 8.1. ha sido manipulada en condiciones higiénicas acordes con las establecidas en el artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE;
  - 8.2. ha sido sometida a una inspección *post mortem* de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE, a raíz de la cual ha sido declarada apta para el consumo humano;
  - 8.3. ha sido troceada <sup>(8)</sup> y almacenada <sup>(8)</sup> en establecimientos autorizados a tales efectos por la autoridad competente de Australia por cumplir las condiciones establecidas en el artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE, siempre que dichos establecimientos dispongan del equipamiento apropiado;
  - 8.4. no ha estado en contacto en ningún momento del sacrificio, el despiece, el almacenamiento o el transporte con carne que no cumpliera los requisitos previstos en la Directiva 91/495/CEE.
9. La carne objeto del presente certificado <sup>(8)</sup>/ el embalaje de la carne objeto del presente certificado <sup>(8)</sup> lleva una marca que acredita que <sup>(1)</sup>:
- procede de animales sacrificados e inspeccionados en un matadero autorizado.
  - ha sido troceada en una sala de despiece autorizada.
10. El medio de transporte y las condiciones en que se ha efectuado la carga de la carne de la presente partida cumplen los requisitos de higiene establecidos en el artículo 8 de la Directiva 91/495/CEE.

En ..... a .....



.....  
(firma del veterinario oficial) <sup>(9)</sup>

.....  
(nombre y apellidos en mayúsculas, cualificación y cargo)

<sup>(1)</sup> Márquese al menos una casilla, según proceda.

<sup>(2)</sup> DO L 59 de 12.3.1993, p. 35.

<sup>(3)</sup> En las manadas sin vacunar, la vigilancia se lleva a cabo mediante análisis serológicos y en las manadas vacunadas, mediante frotis de la tráquea de las ráticas.

<sup>(4)</sup> DO L 260 de 5.9.1992, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 340 de 31.12.1993, p. 21.

<sup>(6)</sup> DO L 125 de 23.5.1996, p. 10.

<sup>(7)</sup> DO L 268 de 24.9.1991, p. 41.

<sup>(8)</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>(9)</sup> La firma y el sello deberán ser de un color diferente al de la letra impresa.

**CORRECCIÓN DE ERRORES**

**Corrección de errores del Reglamento (CE) nº 1170/2003 de la Comisión, de 30 de julio de 2003, por el que se establece el precio del mercado mundial del algodón sin desmotar**

*(Diario Oficial de la Unión Europea L 162 de 1 de julio de 2003)*

En la página de cubierta, en el sumario; en la página 65 en el título; en la fecha de la fórmula final:

en lugar de: «30 de julio de 2003»,

léase: «30 de junio de 2003».

---