

Espècie	Organismes nocius
<i>Lentinula edodes.</i> <i>Pleurotus eryngii.</i> <i>Pholliota cylindraea (sin. Agrocybe aegerita).</i>	<i>Streptomyces sp. (agre).</i> Fongs: <i>Penicillium sp.</i> <i>Cladosporium sp.</i> <i>Aspergillus sp.</i> <i>Thrycoderma sp.</i> <i>Alternaria sp.</i> <i>Epicocum sp.</i> <i>Mucor sp.</i> <i>Rhizopus sp.</i>

MINISTERI DE FOMENT

19150 REIAL DECRET 1334/2005, de 14 de novembre, pel qual s'estableix el sistema de notificació obligatòria de successos en l'aviació civil. («BOE» 279, de 22-11-2005.)

Un dels objectius prioritaris en matèria d'aviació civil és la necessitat de disposar d'un alt nivell de seguretat i adoptar tot tipus de mesures per reduir el nombre d'accidents i incidents.

L'experiència ha demostrat que moltes vegades, abans que es produeixi un accident, una sèrie d'incidents i moltes altres deficiències han revelat l'existència de riscos per a la seguretat.

La millora de la seguretat de l'aviació civil requereix un millor coneixement d'aquests successos per facilitar l'anàlisi i el control de les tendències per emprendre accions correctores.

Quan aquests successos impliquen avions registrats en un Estat membre o explotats per una empresa establerta en un Estat membre, s'han de notificar fins i tot en cas que s'hagin produït fora del territori de la Unió Europea.

A Espanya, la vigent Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, s'ocupa de regular, en el títol II, la investigació tècnica dels accidents i incidents d'aviació civil, fins ara establerta pel Reial decret 389/1998, de 13 de març, sobre investigació dels accidents i incidents d'aviació civil, que va incorporar al nostre ordenament la Directiva 94/56/CE del Consell, de 21 de novembre de 1994, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació dels accidents i incidents d'aviació civil.

S'han de tenir en compte els requisits tècnics de notificació que contenen el Reial decret 220/2001, de 2 de març, pel qual es determinen els requisits exigibles per a la realització de les operacions de transport aeri comercial per avions civils (regles JAR-OPS), i el Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener.

En l'àmbit internacional cal esmentar el vigent Conveni d'aviació civil internacional elaborat a Chicago, el 7 de desembre de 1944. En concret, l'annex 13 estableix les normes i els mètodes internacionals recomanats per a la investigació d'accidents i incidents d'aviació que han de realitzar els estats contractants.

En aquest marc normatiu, el Consell de la Unió Europea ha aprovat la Directiva 2003/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2003, relativa a la notificació de successos en l'aviació civil.

Les novetats d'aquesta norma comunitària se centren bàsicament en la instauració d'un sistema obligatori de

notificació de successos i la designació d'un òrgan encarregat de coordinar la informació que es rebí.

Per tot això, aquest Reial decret incorpora a l'ordenament jurídic la Directiva 2003/42/CE, i contribueix d'aquesta manera a la millora de la seguretat aèria, amb la garantia que la informació pertinent en matèria de successos es tracti de forma confidencial i a partir del principi que l'únic objectiu de la notificació de successos és prevenir futurs accidents i incidents, no determinar faltes o responsabilitats.

El contingut d'aquest Reial decret no modifica el sistema de notificació recollit a l'apèndix «Notificació d'incidents del trànsit aeri» del Reglament de circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener, que s'ha de continuar aplicant en els mateixos termes.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 11 de novembre de 2005,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i finalitat.*

Aquest Reial decret té per objecte establir el sistema de notificació de successos en l'aviació civil.

Aquest sistema de notificació de caràcter obligatori té per finalitat contribuir a la millora de la seguretat aèria, garantir que la informació pertinent en matèria de seguretat es notifiqui, es recopili, s'emmagatzemi, es protegeixi i es divulgui per prevenir futurs accidents i incidents, però no determinar faltes o responsabilitats.

Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Succés: en l'àmbit de l'aviació civil, una interrupció del funcionament, un defecte, una deficiència o una altra circumstància anormal que hagi tingut conseqüències o n'hagi pogut tenir sobre la seguretat aèria i que no hagi donat lloc a un accident o un incident greu de l'aeronau dels que defineix l'article 11 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

b) Desidentificació: l'eliminació en les notificacions presentades de totes les dades personals referents al notificador i de les dades tècniques que es dedueixin de la notificació i que puguin portar a identificar el notificador o tercers.

Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reial decret s'aplica als successos d'aviació civil esdevinguts en el territori espanyol, o fora d'Espanya quan hi estiguin implicades aeronaus de matrícula espanyola o explotades per empreses establertes a Espanya, successos que posin en perill o que, en el cas que no siguin corregits, puguin posar en perill una aeronau, els seus ocupants o qualsevol altra persona.

2. Amb caràcter orientatiu, als annexos I i II hi figura una relació d'aquest tipus de successos.

3. Les aeronaus militars, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria i els serveis, activitats i instal·lacions adscrits a la defensa nacional, així com el seu personal, estan exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret.

CAPÍTOL II**Sistema de notificació obligatòria****Article 4. Obligatorietat de la notificació.**

1. Tenen l'obligació de notificar a la Direcció General d'Aviació Civil els successos a què es refereix l'article 3 les persones i organitzacions següents que, en l'exercici de les seves funcions o activitats, tinguin coneixement d'aquests successos:

a) L'operador o comandant d'una aeronau propulsada per motor de turbina o d'una aeronau de transport públic explotada per un operador la supervisió de la seguretat de les operacions de la qual correspongui a l'Estat espanyol.

b) La persona o organització que dugui a terme activitats de disseny, fabricació, manteniment o modificació d'aeronaus propulsades per motor de turbina o aeronaus de transport públic, o dels seus equips o de les seves parts, sota la supervisió de l'Estat espanyol.

c) La persona que signi un certificat de revisió de manteniment o d'aptitud per al servei d'una aeronau propulsada per motor de turbina o una aeronau de transport públic, o dels seus equips o de les seves parts, sota la supervisió de l'Estat espanyol.

d) Els controladors de trànsit aeri o oficial d'informació en vol autoritzats per l'Estat espanyol.

e) El director d'un aeròdrom al qual afecti el Reglament (CEE) núm. 2408/92 del Consell, de 23 de juliol de 1992, relatiu a l'accés de les companyies aèries de la Comunitat a les rutes aèries intracomunitàries.

f) La persona que exerceixi una funció relacionada amb la instal·lació, modificació, manteniment, reparació, revisió, assajos en vol o inspecció d'instal·lacions relacionades amb la navegació aèria i de la qual es faci responsable l'Estat espanyol.

g) La persona que exerceixi una funció relacionada amb l'explotació d'una aeronau en terra, incloses les operacions de càrrega de combustible, manteniment, preparació del full d'embarcament, càrrega, descongelació i remolc en un aeròdrom a què afecta el Reglament (CEE) núm. 2408/92 del Consell.

2. S'admet la notificació voluntària dels successos esmentats a l'article 3.1 per qualsevol persona o organització que exerceixi, entre altres operacions d'aviació civil, funcions similars a les enumerades a l'apartat 1 d'aquest article.

Article 5. Òrgan responsable del sistema de notificació obligatòria.

1. La Direcció General d'Aviació Civil és l'òrgan responsable de recollir, avaluar, processar i conservar la

informació sobre els successos que siguin notificats d'acord amb el que disposa aquest Reial decret.

2. Els successos a què es refereix aquest article s'han de notificar, llevat dels casos en què les normes exigeixin un termini menor, en el termini de 30 dies des que es va tenir coneixement del succés. La notificació es pot efectuar en els formularis que s'aprovin a aquest efecte. En aquests models s'hi ha de fer constar amb claredat que la notificació efectuada no té la naturalesa de denúncia ni pot donar lloc a la determinació de responsabilitats, llevat dels supòsits de dol o negligència greu.

3. La Direcció General d'Aviació Civil ha de conservar en una base de dades específicament creada i mantinguda a aquest efecte la informació rebuda a través d'aquestes notificacions, degudament desidentificada. Una vegada introduïda la informació en la base de dades esmentada, les notificacions rebudes han de ser destruïdes.

4. Així mateix, s'ha d'incloure en aquesta base de dades la informació que sobre accidents i incidents greus faciliti amb aquest fi la Comissió d'investigació d'accidents i incidents d'aviació civil.

5. La Direcció General d'Aviació Civil ha de garantir que la informació que conté la base de dades sigui utilitzada únicament per millorar la seguretat de l'aviació civil mitjançant la prevenció d'accidents i incidents, d'acord amb el que disposa l'article 1.

Article 6. Intercanvi d'informació.

1. La Direcció General d'Aviació Civil ha de participar en l'intercanvi d'informació amb les autoritats competents dels estats membres i la Comissió Europea, i ha de posar a la seva disposició qualsevol informació pertinent en matèria de seguretat que figuri a la base de dades a què es refereix l'article 5.3.

2. Quan la Direcció General d'Aviació Civil rebi la notificació d'un succés, ha d'introduir la informació a la base de dades, i una vegada desidentificada, l'ha de comunicar, en cas que sigui necessari, a l'autoritat competent de l'Estat membre en què va tenir lloc el succés, en què estigui matriculada l'aeronau, en què es va fabricar l'aeronau o en què estigui certificat l'operador.

3. Per facilitar l'intercanvi d'informació, la base de dades a què es refereixen els apartats anteriors ha de ser compatible amb els programes informàtics específics que a aquest efecte determini la Comissió Europea.

Article 7. Divulgació de la informació.

1. La Direcció General d'Aviació Civil ha de facilitar a qualsevol entitat a la qual s'hagin confiat tasques de reglamentació en matèria de seguretat de l'aviació civil o d'investigació d'accidents i incidents d'aviació civil a la Unió Europea l'accés a la informació sobre successos recollida i intercanviada d'acord amb el que disposen els articles 5 i 6 per poder obtenir dels successos notificats els ensenyaments oportuns en matèria de seguretat.

2. Sense perjudici del dret d'accés a les entitats esmentades a l'apartat anterior a la informació sobre successos, la difusió d'aquesta informació s'ha de fer exclusivament amb la finalitat de millorar la seguretat en l'aviació civil i aquesta difusió s'ha de limitar al que sigui estrictament necessari per garantir aquesta finalitat, preservant en tot cas la deguda confidencialitat de la informació, de conformitat amb el que estableix l'article 8.

3. La difusió de la informació sobre successos es pot denegar quan no s'acrediti la finalitat de millora de la seguretat en l'aviació civil esmentada a l'apartat anterior, així com quan prevalguin raons d'interès públic, o quan així ho disposi una llei; en aquests casos, l'òrgan competent ha de dictar una resolució motivada.

4. Quan es donin circumstàncies que ho aconsellin, la Direcció General d'Aviació Civil ha de publicar informes sobre seguretat aèria en què es recullin les dades i conclusions obtingudes del sistema d'informació de successos.

Article 8. *Protecció de la informació.*

1. La Direcció General d'Aviació Civil ha d'adoptar les mesures que s'indiquen a continuació per garantir la confidencialitat adequada de la informació.

a) A la base de dades que preveu l'article 5 no s'hi han de registrar noms o adreces de persones concretes. Així mateix, en cap cas es pot divulgar informació que contingui dades tècniques que puguin portar a identificar el notificador o tercers, com ara la indicativa de vol afectat i la matrícula de l'aeronau.

b) El personal de la Direcció General d'Aviació Civil, i el personal que pugui accedir al sistema de notificació de successos, ha de guardar el degut sigil respecte dels successos que coneixin per raó del seu càrrec, i també respecte de fets, dades o informes que coneixin en l'exercici de les seves funcions.

c) La Direcció General d'Aviació Civil s'ha d'abstenir d'entaular procediments en relació amb infraccions culpables o a títol de simple negligència que hagin arribat al seu coneixement només perquè han estat notificades en virtut del sistema nacional de notificació obligatòria de successos, excepte en casos de notificacions que revelin de forma manifesta que el succés s'ha produït amb dol o negligència greu.

d) Els organismes competents han de vetllar perquè els empleats que notifiquin successos dels quals puguin tenir coneixement no pateixin cap perjudici per part del seu ocupador.

2. Aquest article s'aplica sense perjudici de les normes relacionades amb l'accés a la informació per part dels òrgans judicials o del ministeri fiscal per a la investigació i persecució de delictes o quan ho sol·licitin les comissions parlamentàries d'investigació a què es refereix l'article 76 de la Constitució.

Disposició addicional primera. *Adaptació normativa.*

En el termini de sis mesos, el Ministeri de Foment ha de procedir a l'adaptació de les normes que regulen el funcionament de la Comissió d'estudi i anàlisi de notificacions d'incidents de trànsit aeri per adequar-les al sistema de notificació que regula aquest Reial decret.

Disposició addicional segona. *Coordinació.*

Els ministeris de Foment i de Defensa han d'establir els procediments de coordinació que siguin necessaris perquè les notificacions a la Direcció General d'Aviació Civil que preveu aquest Reial decret, i que afecten el Ministeri de Defensa, es portin a terme.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les normes del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Aquest Reial decret incorpora a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2003/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juny de 2003, relativa a la notificació de successos en l'aviació civil.

Disposició final segona. *Actualització dels annexos.*

El director general d'Aviació Civil pot actualitzar, mitjançant una circular aeronàutica, de conformitat amb el procediment que preveu l'article 8 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, els annexos I i II.

Disposició final tercera. *Aprovació de formularis.*

El director general d'Aviació Civil, mitjançant una resolució, ha d'establir els formularis estandarditzats que poden ser utilitzats per a la notificació de successos. Així mateix, es pot implantar un procediment de presentació telemàtica de la informació.

Disposició final quarta. *Habilitació normativa.*

El ministre de Foment ha de dictar les disposicions que siguin necessàries per a l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor al cap de tres mesos de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 14 de novembre de 2005.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,
MAGDALENA ÀLVAREZ ARZA

ANNEX I

Llista de successos relacionats amb el funcionament, manteniment, reparació i fabricació d'aeronaus que s'han de notificar

Nota 1: encara que aquest annex recull la majoria dels successos que s'han de notificar, no pot ser totalment exhaustiu, raó per la qual també s'ha de notificar qualsevol altre succés que, segons l'opinió dels interessats, compleixi els criteris per fer-ho.

Nota 2: aquest annex no inclou els accidents. A més d'altres requisits relatius a la seva notificació, s'han de recollir a la base de dades esmentada a l'article 6.2.

Nota 3: aquest annex conté exemples dels requisits de notificació aplicables al funcionament de les aeronaus, el seu manteniment i reparació, així com la seva fabricació.

Nota 4: els successos que s'han de notificar són aquells en què la seguretat de l'operació va estar o va poder estar en perill o que podrien haver donat lloc a condicions insegures. Si, segons el parer del notificador, un succés que no hagi afectat la seguretat de l'operació pogués crear perill en el cas probable de repetir-se en condicions diferents, ho ha de notificar. El que es considera digne de notificació per a un tipus de producte, peça o aparell pot no ser-ho per a un altre i l'absència o presència d'un simple factor, humà o tècnic, pot transformar un succés en accident o incident greu.

Nota 5: els sistemes d'homologació d'operacions específiques com ara RVSM, ETOPS, RNAV o els programes de disseny o manteniment poden exigir requisits específics per a la notificació de fallades o casos de mal funcionament en relació amb aquest sistema o programa.

ÍNDEX

- A) Operacions de vol de les aeronaus.
- B) Elements tècnics de les aeronaus.
- C) Manteniment i reparació de l'aeronau.

D) Serveis de navegació aèria, instal·lacions i serveis de terra.

A) Operacions de vol de les aeronaus.

1. Funcionament de l'aeronau:

a) Maniobres evasives:

1r Risc de col·lisió amb una aeronau, el terreny o un altre objecte o una situació insegura quan hauria correspost una acció evasiva.

2n Maniobra evasiva necessària per evitar una col·lisió amb una aeronau, el terreny o un altre objecte.

3r Maniobra evasiva per evitar altres situacions insegures.

b) Incidents d'enlairament o aterratge, inclosos aterratges preventius o forçosos. Incidents com ara aterratges massa curts, massa llargs o fora de pista. Enlairaments, avortament d'enlairament, aterratges o aterratges frustrats en una pista tancada, ocupada o incorrecta. Incurcions a la pista. Incidents amb el raig del reactor o les hèlixs que causin un dany significatiu o una lesió greu.

c) Incapacitat d'aconseguir les actuacions previstes durant l'enlairament o l'ascens inicial.

d) Quantitat críticament baixa de combustible o incapacitat de transferir combustible o d'utilitzar la quantitat total de combustible utilitzable.

e) Pèrdua de control (inclosa la pèrdua parcial o temporal de control) per qualsevol causa.

f) Successos a velocitat pròxima o superior a V1 resultat d'una situació perillosa o potencialment perillosa o que provoquin una situació perillosa (per exemple, enlairament avortat, impacte de la cua amb la pista, pèrdua de potència del motor, etc.).

g) Aproximació frustrada que provoqui una situació perillosa o potencialment perillosa.

h) Desviació significativa involuntària de la velocitat aerodinàmica, de la ruta o de l'altitud previstes (més de 300 peus) per qualsevol causa.

i) Descens per sota de l'altura/altitud de decisió o altura/altitud mínima de descens sense la referència visual necessària.

j) Pèrdua de consciència de la posició real o de la posició en relació amb una altra aeronau.

k) Tall en la comunicació entre la tripulació de vol (CRM) o entre la tripulació de vol i altres parts (tripulació de cabina, ATC, tècnics).

l) Aterratge dur (aterratge que requereixi una «inspecció per aterratge dur»).

m) Superació dels límits de massa i centratge del carburant.

n) Reglatge incorrecte d'un codi SSR o d'una subescala d'altímetre.

ñ) Programació incorrecta o entrades errònies de dades a l'equip utilitzat per als càlculs de navegació o actuacions, o ús de dades incorrectes.

o) Recepció o interpretació incorrecta de missatges radiotelefònics.

p) Mal funcionament o defectes del sistema de combustible que tinguin repercussions significatives sobre l'alimentació o la distribució del combustible.

q) Sortida no intencionada d'una aeronau d'una superfície pavimentada.

r) Col·lisió entre una aeronau i una altra aeronau, vehicle o un altre objecte en terra.

s) Accionament incorrecte o inadvertit de qualsevol comandament.

t) Incapacitat d'aconseguir la configuració prevista de l'aeronau en qualsevol fase de vol (per exemple, tren d'aterratge i les seves portes, «slats», estabilitzadors, flaps, etc.).

u) Situació perillosa o potencialment perillosa que sigui conseqüència d'una simulació deliberada de condi-

cions de fallada durant exercicis d'entrenament, verificació de sistemes o prova.

v) Vibració anormal.

w) Activació de qualsevol sistema primari d'alarma associat a una maniobra de l'aeronau com ara, per exemple, avís de configuració, avís de pèrdua de sustentació («stick shaker»), avís d'excés de velocitat, etc., llevat que:

1r La tripulació hagi determinat concloentment que la indicació era falsa, sempre que la falsa alarma no provoqui dificultats o perill per la resposta de la tripulació davant l'avís, o

2n Funcioni als efectes d'entrenament o de prova.

x) Avís GPWS/TAWS quan:

1r L'aeronau s'acosti a terra més del que està previst, o

2n L'avís es produeix en condicions meteorològiques instrumentals (IMC) o de nit i s'estableix que ha estat generat per una velocitat elevada de descens (mode 1), o

3r L'avís es deu a una fallada en la selecció del tren o en la configuració de flats per a aterratge en el punt adequat de l'aproximació (mode 4), o

4t Qualsevol dificultat o perill es degui o pugui haver-se degut a la resposta de la tripulació a l'avís com, per exemple, una possible reducció de la distància d'un altre trànsit. Això pot incloure avisos de qualsevol «mode» o «tipus», és a dir, avís genuí, pertorbació o falsa alarma.

y) Avís GPWS/TAWS en cas de dificultat o perill que es degui o pugui haver-se degut a la resposta de la tripulació a l'avís.

z) Avisos de resolució (RA) ACAS.

2. Emergències:

a) Incendi, explosió, fum o emanacions tòxiques o nocives, encara que s'hagi extingit l'incendi.

b) Utilització de qualsevol procediment no habitual per la tripulació de vol o de cabina en una situació d'emergència quan:

1r Hi ha procediment però no s'utilitza.

2n No hi ha procediment establert.

3r Hi ha procediment però és incomplet o inadequat.

4t El procediment és incorrecte.

5è S'utilitza un procediment incorrecte.

c) Inadequació de qualsevol procediment destinat a ser utilitzat en cas d'emergència, fins i tot quan s'utilitzi per a manteniment, entrenament o prova.

d) Un succés que doni lloc a una evacuació d'emergència.

e) Despressurització.

f) Utilització de qualssevol equips o procediments d'emergència prescrits en la situació de què es tracti.

g) Un succés que doni lloc a una declaració d'emergència («mayday» o «pan»).

h) Avaria de qualsevol sistema o equip d'emergència, incloses totes les portes de sortida i llums, fins i tot quan s'utilitzin en exercicis de manteniment, entrenament o prova.

i) Successos que exigeixin l'ús de l'oxigen d'emergència per qualsevol membre de la tripulació.

3. Incapacitat de la tripulació:

a) Incapacitat de qualsevol membre de la tripulació de vol, fins i tot si es produeix abans de la sortida, si es considera que podria haver donat lloc a una incapacitat després de l'enlairament.

b) Incapacitat de qualsevol membre de la tripulació de cabina que li impedeixi complir les seves obligacions essencials en cas d'emergència.

4. Lesions: successos que hagin provocat o podrien haver provocat lesions significatives en els passatgers o

la tripulació, però que no es considerin notificables com a accidents.

5. Meteorologia:

- a) Llamp que provoqui danys en l'aeronau o la pèrdua o el mal funcionament d'un servei essencial.
- b) Calamarsa que provoqui danys en l'aeronau o la pèrdua o el mal funcionament d'un servei essencial.
- c) Turbulència greu que causi lesions als ocupants o que requereixi una «inspecció per trobada amb turbulències» de l'aeronau.
- d) Encontre amb cisallament del vent.
- e) Gel que provoqui dificultats de maneig, danys en l'aeronau o la pèrdua o el mal funcionament d'un servei essencial.

6. Protecció:

- a) Pirateria aèria, incloses una amenaça de bomba o un segrest.
- b) Dificultat per controlar passatgers ebris, violents o indiscolinats.
- c) Descobrimet d'un polissó.

7. Altres successos:

- a) Repetició amb excessiva freqüència d'un tipus específic de succés que, de forma aïllada, no es consideraria digne de ser notificat, però que constitueix un perill potencial a causa de la seva freqüència.
- b) Col·lisió amb ocells que provoqui danys en l'aeronau o la pèrdua o el mal funcionament d'un servei essencial.
- c) Turbulències de deixant.
- d) Qualsevol altre succés de qualsevol tipus que es consideri que ha posat o podria haver posat en perill l'aeronau o els seus ocupants a bord o en terra.

B) Elements tècnics de l'aeronau.

1. Estructura: no és necessari notificar totes les fallades estructurals. Cal que el servei tècnic dictami si una fallada és prou greu per notificar-se. Es poden considerar els exemples següents:

- a) Dany en un element estructural principal que no hagi estat dissenyat per tolerar danys (element de vida útil limitada). Els elements estructurals principals són els que contribueixen significativament a suportar les càrregues de vol de terra i de pressurització i la fallada dels quals podria provocar una fallada catastròfica de l'aeronau.
- b) Dany o defecte superior a l'admissible en un element estructural principal que hagi estat dissenyat per tolerar danys.
- c) Dany o defecte superior a l'admissible en un element estructural la fallada del qual podria reduir la rigidesa estructural fins a l'extrem de no assolir-se els marges necessaris de fimbament, divergència o inversió dels comandaments.
- d) Dany o defecte d'un element estructural que pugui provocar l'alliberament d'elements de massa susceptibles de lesionar els ocupants de l'aeronau.
- e) Dany o defecte d'un element estructural que pugui posar en perill el funcionament correcte dels sistemes. Vegeu l'apartat 2 a continuació.
- f) Pèrdua de qualsevol part de l'estructura de l'aeronau en vol.

2. Sistemes:

Es proposen els següents criteris genèrics aplicables a tots els sistemes:

- a) Pèrdua, mal funcionament o defecte significatiu de qualsevol sistema, subsistema o conjunt d'equips quan no es puguin efectuar de manera satisfactòria els procediments normals de funcionament, maniobres, etc.

b) Incapacitat de la tripulació per controlar el sistema; per exemple:

- 1r Accions no sol·licitades.
- 2n Resposta incorrecta o incompleta, inclosa la limitació de moviment o rigidesa.
- 3r Embalament.
- 4t Avaria o desconexió mecànica.

c) Avaria o mal funcionament de la funció o funcions exclusives del sistema (un sistema pot integrar diverses funcions).

- d) Interferència dins dels sistemes o entre aquests.
- e) Avaria o mal funcionament del dispositiu de protecció o del sistema d'emergència associat al sistema.
- f) Pèrdua de redundància del sistema.
- g) Qualsevol succés provocat pel comportament imprevist d'un sistema.
- h) En les aeronaus amb un sol sistema, subsistema o conjunt d'equips principal: pèrdua, mal funcionament significatiu o defecte en el sistema, subsistema o conjunt d'equips principal.
- i) En les aeronaus amb múltiples sistemes, subsistemes o conjunts d'equips principals independents: pèrdua, mal funcionament significatiu o defecte de més d'un sistema, subsistema o conjunt d'equips principal.

j) Funcionament de qualsevol sistema d'avís primari associat amb els sistemes de l'aeronau o l'equip, llevat que la tripulació arribi a la conclusió ferma que la indicació és falsa, sempre que l'avís fals no provoqui dificultats o perills derivats de la resposta de la tripulació a l'avís.

k) Pèrdua de fluid hidràulic, combustible, oli o altres fluids que puguin provocar perill d'incendi, una contaminació perillosa de l'estructura, sistemes o equip de l'aeronau o riscs per als ocupants.

l) Mal funcionament o defecte de qualsevol sistema d'avís que pugui donar lloc a indicacions enganyoses per a la tripulació.

m) Qualsevol avaria, mal funcionament o defecte que es produeixi en una fase crítica del vol i sigui important per al funcionament d'aquest sistema.

n) Successos de deficiència significativa de les actuacions reals comparades amb les actuacions aprovades que provoqui una situació perillosa (tenint en compte l'exactitud del mètode de càlcul d'actuacions), incloses l'eficàcia de frenada, el consum de combustible, etc.

ñ) Asimetria dels controls de vol; per exemple, «flaps», «slats», «spoilers».

L'apèndix d'aquest annex consta d'una llista d'exemples de successos notificables que deriva de l'aplicació d'aquests criteris generals a sistemes específics.

3. Sistemes APU (unitat de potència auxiliar) i de propulsió (inclosos motors, hèlixs i rotors):

- a) Apagada, parada o mal funcionament d'un motor.
- b) Excés de velocitat o sobrerègim significatiu que no es pugui controlar de qualsevol component rotatori d'alta velocitat (per exemple, APU, arrencada pneumàtica, turboventilador, turbina de motor, hèlix o rotor).
- c) Avaria o mal funcionament de qualsevol peça d'un motor o grup motor que provoqui un o més dels successos següents:

1r Fallades no contingudes de components i projecció de restes de peces.

2n Incendi intern o extern fora de control o alliberament de gas calent.

3r Empenyiment en una direcció diferent de l'ordenada pel pilot.

4t Avaria o funcionament inadvertit del sistema d'inversió d'empenyiment.

5è Incapacitat de controlar la potència, l'empenyiment o les revolucions per minut.

- 6è Fallada en l'estructura de suport del motor.
 7è Pèrdua parcial o completa d'una part important del grup motor.
 8è Emanacions visibles o concentracions de productes tòxics prou denses per incapacitar la tripulació o els passatgers.
 9è Incapacitat d'apagar un motor amb procediments normals.
 10è Incapacitat de tornar a arrencar un motor útil.
- d) Pèrdua, canvi o oscil·lació d'empenyiment o potència no comandats que estiguin classificats com a pèrdua de control d'empenyiment o potència (LOTC):
- 1r En una aeronau monomotor, o
 2n Quan es considerin excessius per a una determinada utilització, o
 3r Quan puguin afectar més d'un motor en una aeronau polimotor, sobretot en el cas d'una aeronau bimotor, o
- 4t En una aeronau polimotor en què s'utilitzi el mateix tipus de motor o semblant en el cas en què el succés es consideri perillós o crític.
- e) Qualsevol defecte que provoqui la retirada d'una peça de vida útil limitada abans de la terminació de la vida útil completa de la peça.
 f) Defectes d'origen comú que podrien donar lloc a una taxa de parada en vol tan alta que hi ha la possibilitat de parada de més d'un motor en un mateix vol.
 g) No funcionament del limitador o del dispositiu de control del motor una vegada accionat o el seu funcionament accidental.
 h) Superació dels paràmetres del motor.
 i) Danys produïts per objectes estranys.

Hèlixs i transmissions

- j) Fallada o mal funcionament d'una peça de l'hèlix o del grup motor que produeixi una de les conseqüències següents o diverses:
- 1r Un excés de velocitat de l'hèlix.
 2n L'aparició d'una resistència excessiva.
 3r Un empenyiment en la direcció oposada a l'ordenada pel pilot.
 4t El despreniment de l'hèlix o d'una part important de l'hèlix.
 5è Una fallada que produeixi un desequilibri excessiu.
 6è El moviment no intencionat de les pales de l'hèlix per sota de la posició mínima de pas baix prescrita en vol.
 7è Incapacitat de posar l'hèlix en bandera.
 8è Incapacitat d'efectuar un canvi en el pas de l'hèlix.
 9è Un canvi no controlat en el pas de l'hèlix.
 10è Un parell motor o una fluctuació de velocitat no controlats.
 11è El despreniment de peces de baixa energia.

Rotors i transmissió

- k) Dany o defecte del dispositiu addicional o de la caixa de transmissió del rotor principal que pugui provocar la separació en vol del conjunt del rotor o el mal funcionament del control del rotor.
 l) Dany en el rotor de cua, la transmissió o els sistemes equivalents.

Unitat de potència auxiliar (APU)

- m) Aturada o fallada de l'APU quan és necessari que estigui disponible per efectuar les operacions (ETOPS, MEL).
 n) Incapacitat d'apagar l'APU.
 ñ) Excés de velocitat.

o) Incapacitat de posar en marxa l'APU quan sigui necessari per raons operatives.

4. Factors humans: qualsevol incident en què una característica o inadequació del disseny de l'aeronau pugui haver induït a un error d'ús que pugui contribuir a provocar un perill o catàstrofe.

5. Altres successos:

a) Qualsevol incident en què una característica o inadequació del disseny de l'aeronau pugui haver induït a un error d'ús que pugui contribuir a provocar un perill o catàstrofe.

b) Un succés que no es consideri notificable normalment (per exemple, accessoris i equip de cabina, sistemes d'aigua), quan les circumstàncies hagin posat en perill l'aeronau o els seus ocupants.

c) Incendi, explosió, fum o emanacions tòxiques o nocives.

d) Qualsevol altre succés que pugui posar en perill l'aeronau, o afectar la seguretat dels seus ocupants o de persones o béns que estiguin a prop de l'aeronau o en terra.

e) Avaria o defecte del sistema d'avisos als passatgers que provoqui la seva pèrdua o falta d'audibilitat.

f) Pèrdua del control del reglatge del seient del pilot durant el vol.

C) Manteniment i reparació de l'aeronau.

1. Muntatge incorrecte de peces o components de l'aeronau detectat durant una inspecció o procediment de prova no destinat a aquest propòsit específic.

2. Fuga d'aire comprimit calent que provoqui un dany estructural.

3. Qualsevol defecte que provoqui la retirada d'una peça de vida útil limitada abans de la terminació de la vida útil completa de la peça.

4. Qualsevol dany o deteriorament (ruptures, esquerdes, corrosió, exfoliació, desajustament, etc.), sigui quina sigui la seva causa (com ara fimbriament, pèrdua de rigidesa o fallada estructural), de:

a) L'estructura principal o un element de l'estructura principal (tal com es defineix en el «Manual de reparacions» del fabricant), quan el dany o deteriorament superi els límits admissibles que especifica el manual i requereixi una reparació o una substitució parcial o total de l'element.

b) L'estructura secundària que, consegüentment, hagi danyat o pugui haver danyat l'aeronau.

c) El motor, l'hèlix o el sistema rotor d'un helicòpter.

5. Avaria, mal funcionament, defecte, dany o deteriorament de qualsevol sistema o equip detectat després de la verificació, de conformitat amb una directiva d'aeronavegabilitat o un altre requisit obligatori d'una autoritat reglamentària quan:

a) Ho detecti per primera vegada un organisme competent en matèria de conformitat.

b) En posteriors verificacions de conformitat se superin els límits admissibles indicats en les instruccions o no s'hagin publicat procediments de reparació/rectificació.

6. Fallada en el funcionament de qualsevol sistema o equip d'emergència, incloses portes de sortida i llums, fins i tot quan s'utilitzin en exercicis de manteniment o assaig.

7. No conformitat o errors significatius de conformitat amb els procediments de manteniment prescrits.

8. Productes, peces, aparells i materials d'origen desconegut o sospitosos.

9. Dades de manteniment enganyoses, incorrectes o insuficients que puguin induir a errors de manteniment.

10. Avaria, mal funcionament o defecte d'equips de terra utilitzats per a proves o controls dels sistemes i equips de l'aeronau quan en les inspeccions de rutina i els procediments de prova prescrits no s'hagi identificat clarament el problema, si això dóna lloc a una situació de perill.

D) Serveis de navegació aèria, instal·lacions i serveis de terra.

1. Serveis de trànsit aeri: vegeu l'annex II: Llista de successos relacionats amb els serveis de navegació aèria que han de ser notificats.

2. Aeròdroms i instal·lacions aeroportuàries:

a) Vessament significatiu durant els reaprovisionaments de combustible.

b) Càrrega de quantitats incorrectes de combustible que puguin tenir conseqüències significatives per a l'autonomia, el rendiment, l'equilibri o la resistència estructural de l'aeronau.

3. Tramitació de passatgers, equipatges i càrrega:

a) Contaminació significativa de l'estructura, els sistemes o l'equip de l'aeronau derivats del transport d'equipatge o càrrega.

b) Distribució incorrecta de passatgers, equipatges o càrrega que pugui tenir conseqüències significatives per al pes i/o l'equilibri de l'aeronau.

c) Estiba incorrecta d'equipatges o càrrega (inclòs l'equipatge de mà) que pugui suposar un perill per a l'aeronau, el seu equip o els seus ocupants o impedir una evacuació d'emergència.

d) Estiba inadequada de contenidors de càrrega o elements substancials de càrrega.

e) Transport o intent de transport de mercaderies perilloses en violació de les normes aplicables, inclosos l'etiquetatge incorrecte i l'embalatge de mercaderies perilloses.

4. Operacions i serveis de manteniment en terra d'aeronaus:

a) Avaria, mal funcionament o defecte d'equips de terra utilitzats per a proves o controls dels sistemes i equips de l'aeronau quan en les inspeccions de rutina i els procediments de prova prescrits no s'hagi identificat clarament el problema, si això dóna lloc a una situació de perill.

b) No conformitat o errors significatius de conformitat amb els procediments de servei prescrits.

c) Càrrega d'un tipus de carburant o altres fluids essencials contaminats o incorrectes (inclosos l'oxigen i l'aigua potable).

APÈNDIX

Als apartats següents es donen exemples de successos notificables resultat de l'aplicació d'aquests criteris generals als sistemes específics enumerats a l'annex I.B).2.

1r Aire condicionat i ventilació:

a) Pèrdua completa de la refrigeració aviónica.

b) Despressurització.

2n Sistema de vol automàtic:

a) Incapacitat del sistema de vol automàtic en funcionament de finalitzar l'operació iniciada.

b) Dificultat significativa notificada de la tripulació de controlar l'aeronau per raons lligades al funcionament del sistema de vol automàtic.

c) Avaria de qualsevol dispositiu de desconnexió del sistema de vol automàtic.

d) Canvi no controlat del mode de vol automàtic.

3r Comunicacions:

a) Fallada o defecte del sistema d'anuncis als passatgers que provoqui la pèrdua o la falta d'audibilitat de la comunicació amb els passatgers.

b) Pèrdua total de comunicació durant el vol.

4t Sistema elèctric:

a) Pèrdua d'un sistema de distribució d'electricitat (corrent altern o corrent continu).

b) Pèrdua total o pèrdua de més d'un sistema de producció d'electricitat.

c) Avaria del sistema auxiliar (d'emergència) de producció d'electricitat.

5è Lloc de pilotatge, cabina i càrrega:

a) Pèrdua de control del reglatge del seient del pilot durant el vol.

b) Avaria de qualsevol sistema o equip d'emergència, inclosos el sistema de senyals d'evacuació d'emergència, totes les portes de sortida, els llums d'emergència, etc.

c) Pèrdua de capacitat de retenció del sistema de càrrega.

6è Sistema de protecció contra incendis:

a) Avisos d'incendi, llevat d'aquells la falsedat dels quals es confirmi immediatament.

b) Avaria o defecte no detectats del sistema de detecció o protecció contra incendis o fum que pugui provocar la pèrdua o reducció de la detecció o protecció contra incendis.

c) Falta d'avís en cas de fum o d'incendi real.

7è Comandaments de vol:

a) Asimetria d'ales d'hipersustentació, aletes auxiliars, reductors de sustentació, etc.

b) Limitació de moviments, rigidesa o resposta insuficient o tardana en el funcionament de sistemes primaris de comandaments de vol o els seus sistemes associats de compensació i bloqueig.

c) Embalament de superfície dels comandaments de vol.

d) Vibració de superfície dels comandaments de vol percebuda per la tripulació.

e) Avaria o desconnexió mecàniques dels comandaments de vol.

f) Interferència significativa amb el control normal de l'aeronau o deteriorament de la navegabilitat.

8è Sistema del combustible:

a) Mal funcionament del sistema d'indicació de la quantitat de combustible que provoqui la pèrdua total o una indicació errònia de la quantitat de combustible a bord.

b) Fuga de combustible que doni lloc a una pèrdua important, perill d'incendi o contaminació significativa.

c) Mal funcionament o defectes del sistema de buidatge ràpid de combustible en vol que provoqui una pèrdua accidental de quantitats significatives, perill d'incendi, contaminació perillosa de l'equip de l'aeronau o impossibilitat de realitzar un buidatge ràpid de combustible en vol.

d) Mal funcionament o defectes del sistema de carburant que tinguin repercussions significatives en el proveïment o la distribució del combustible.

e) Incapacitat de transferir o d'utilitzar la quantitat total de combustible utilitzable.

9è Hidràulica:

a) Pèrdua d'un sistema hidràulic (només ETOPS).

- b) Avaria de funcionament del sistema d'aïllament.
- c) Pèrdua de més d'un circuit hidràulic.
- d) Avaria del sistema hidràulic auxiliar.
- e) Extensió accidental de la turbina atmosfèrica.

10è Sistema de detecció o protecció antiglaç:

- a) Pèrdua o menor rendiment no detectats del sistema antiglaç i de descongelació.
- b) Pèrdua de més d'un sistema de calefacció de sonda.
- c) Incapacitat d'aconseguir una descongelació simètrica de les ales.
- d) Acumulació anormal de gel que repercuteixi significativament en el rendiment o la manejabilitat.
- e) Efectes significatius en la visibilitat de la tripulació.

11è Sistemes d'indicació, avís i gravació:

- a) Mal funcionament o defecte de qualsevol sistema d'indicació quan la possibilitat d'indicacions significativament errònies a la tripulació pugui donar lloc a una acció incorrecta de la tripulació en un sistema essencial.
- b) Pèrdua de la funció d'alarma vermella en un sistema.
- c) En cabines de pilotatge de vidre: pèrdua o mal funcionament de més d'un ordinador o unitat de visualització relacionats amb la funció d'avís o visualització.

12è Tren d'aterratge, frens i pneumàtics:

- a) Incendi dels frens.
- b) Pèrdua significativa de la capacitat de frenada.
- c) Frenada asimètrica que provoqui una desviació significativa de la trajectòria.
- d) Avaria del sistema d'extensió de caiguda lliure del tren d'aterratge (fins i tot en proves periòdiques).
- e) Desplegament o replegament no desitjats del tren d'aterratge o de les seves portes.
- f) Rebentada múltiple dels pneumàtics.

13è Sistemes de navegació (inclòs el sistema d'aproximacions de precisió) i sistemes de dades aeronàutiques:

- a) Pèrdua total o fallades múltiples de l'equip de navegació.
- b) Avaria o fallades múltiples de l'equip de dades aeronàutiques.
- c) Indicació enganyosa significativa.
- d) Errors de navegació significatius deguts a dades incorrectes o a un error en la codificació de la base de dades.
- e) Desviacions laterals o verticals inesperades que no hagin estat causades pel pilot.
- f) Problemes amb les instal·lacions de terra que produeixin errors significatius de navegació no associats al canvi del sistema de navegació per inèrcia al sistema de radionavegació.

14è Oxigen en una aeronau pressuritzada:

- a) Pèrdua del subministrament d'oxigen en el lloc de pilotatge.
- b) Pèrdua de subministrament d'oxigen a un nombre significatiu de passatgers (més del 10 per cent), fins i tot si es detecta en exercicis de manteniment, formació o prova.

15è Sistema d'aire comprimit:

- a) Fuga d'aire comprimit calent que doni lloc a un avís d'incendi o dany estructural.
- b) Pèrdua de tots els sistemes d'aire comprimit.
- c) Avaria del sistema de detecció de fugues d'aire comprimit.

ANNEX II

Llista de successos relacionats amb els serveis de navegació aèria que han de ser notificats

Nota 1: encara que aquest annex enumera la majoria dels successos que han de ser notificats, no pot ser totalment exhaustiu, raó per la qual també s'ha de notificar qualsevol altre succés que, segons l'opinió dels interessats, compleixi els criteris per ser notificat.

Nota 2: aquest annex no inclou els accidents i incidents greus. A més de complir altres requisits que corresponen a la notificació d'accidents, també s'han de registrar a les bases de dades esmentades a l'article 6.2.

Nota 3: aquest annex recull els successos dels serveis de navegació aèria que presenten un risc real o potencial per a la seguretat del vol, o que poden posar en perill la prestació de serveis de navegació aèria en condicions de seguretat.

Nota 4: el contingut d'aquest annex no exclou la notificació de qualsevol succés, situació o estat que, si es repeteix en circumstàncies diferents, però probables, o si es deixa que persisteixi sense corregir-lo, pot crear un perill per a la seguretat de l'aeronau.

1. Incidents quasicol·lisió (comprèn situacions específiques en què s'observa que una aeronau i una altra aeronau/el terreny/un vehicle/una persona o un objecte estan massa a prop):

- a) Infracció de les mínimes de separació.
- b) Separació insuficient.
- c) Quasiimpacte amb el sòl sense pèrdua de control (quasi CFIT).
- d) Incursió en pista que hagi requerit una maniobra evasiva.

2. Incidents-potencial de col·lisió o quasicol·lisió (comprèn situacions específiques que poden arribar a ser un accident o una quasicol·lisió si una altra aeronau està als voltants):

- a) Incursió en pista que no requereix una maniobra evasiva.
- b) Sortida de pista de l'aeronau.
- c) Desviació de l'aeronau de l'espai assignat pel control de trànsit aeri (ATC).
- d) Desviació de l'aeronau de la normativa aplicable en matèria de gestió del trànsit aeri (ATM):

1r Desviació de l'aeronau dels procediments aplicables publicats en matèria d'ATM.

2n Violació de l'espai aeri.

3r Desviació del transport i el funcionament dels equips de l'aeronau relacionats amb l'ATM del que prescriu la normativa aplicable.

3. Successos específics d'ATM (comprèn les situacions en què estigui afectada la capacitat de prestar serveis d'ATM en condicions de seguretat, incloses aquelles en què, per fortuna, no s'hagi posat en perill el funcionament de l'aeronau en condicions de seguretat). Es tracta dels successos següents:

- a) Incapacitat de prestar serveis d'ATM:
 - 1r Incapacitat de prestar serveis de trànsit aeri.
 - 2n Incapacitat de prestar serveis de gestió del trànsit aeroespacial.
 - 3r Incapacitat de prestar serveis de gestió de l'afluència de trànsit aeri.
- b) Avaria de la funció de comunicació.
- c) Avaria de la funció de vigilància.
- d) Avaria de la funció de processament i difusió de dades.
- e) Avaria de la funció de navegació.
- f) Seguretat del sistema d'ATM.

APÈNDIX

Als apartats següents s'hi consignen exemples de successos d'ATM que han de ser notificats com a conseqüència de l'aplicació al funcionament de l'aeronau dels criteris generals esmentats a l'annex II.3:

1. Subministrament d'informació significativament incorrecta, insuficient o enganyosa per part de fonts en terra, per exemple ATC, servei automàtic d'informació terminal (ATIS), serveis meteorològics, bases de dades de navegació, mapes, cartes de navegació, manuals, etc.
2. Altura mínima sobre el terreny inferior a la prescrita.
3. Subministrament de dades incorrectes de referència a la pressió (reglatge de l'altímetre).
4. Transmissió, recepció o interpretació incorrectes de missatges significatius quan això provoqui una situació perillosa.
5. Infracció de les mínimes de separació.
6. Violació de l'espai aeri.
7. Transmissió il·legal de comunicació per ràdio.
8. Avaria de les instal·lacions del servei de trànsit aeri (ATS) de terra o satèl·lit.
9. Avaria important d'ATC o d'ATM, o deteriorament significatiu de la infraestructura de l'aeròdrom.
10. Obstrucció d'àrees de maniobra de l'aeròdrom per aeronaus, vehicles, animals o objectes estranys que provoquin o puguin provocar una situació perillosa.
11. Errors o insuficiències en el marcatge dels obstacles o perills en les àrees de maniobra de l'aeròdrom que provoquin una situació perillosa.
12. Avaria, mal funcionament significatiu o no-disponibilitat de la il·luminació de l'aeròdrom.

MINISTERI D'AGRICULTURA, PESCA I ALIMENTACIÓ

19152 *ORDRE APA/3602/2005, de 17 de novembre, per la qual es modifica el Reglament general tècnic de control i certificació de llavors i plantes de viver.* («BOE» 279, de 22-11-2005.)

La Decisió 98/320/CE de la Comissió, de 27 d'abril de 1998, relativa a l'organització d'un experiment temporal sobre el mostreig de llavors i les proves sobre llavors de conformitat amb les Directives 66/400/CEE, 66/401/CEE, 66/402/CEE i 69/208/CEE del Consell, va posar en marxa a la Unió Europea un experiment temporal que tenia com a objectiu avaluar si el mostreig i l'anàlisi de les llavors portats a terme sota supervisió oficial podien constituir una alternativa millor als realitzats de manera oficial. Del resultat de l'experiment es desprèn que, en determinades circumstàncies, aquests procediments relatius a la certificació de llavors es podrien simplificar sense ocasionar un deteriorament significatiu en la qualitat de les llavors.

La Directiva 2004/117/CE del Consell per la qual es modifiquen les directives 66/401/CEE, 66/402/CEE, 2002/54/CE, 2002/55/CE i 2002/57/CE pel que fa als exàmens realitzats sota supervisió oficial i a l'equivalència de les llavors produïdes en tercers països, estableix normes específiques per a la realització d'inspeccions de camp, mostreig i exàmens de llavors sota supervisió oficial. Així mateix, estén el camp d'aplicació del règim d'equivalència de les llavors recol·lectades en països tercers respecte a les llavors de totes les categories de la Unió Europea.

Les directives esmentades en el paràgraf precedent van ser incorporades a l'ordenament jurídic intern mitjançant el Reglament general tècnic de control i certificació de llavors i plantes de viver, aprovat per l'Ordre de 23 de maig de 1986 i modificacions posteriors, i els reglaments tècnics de control i certificació de llavors de cereals; de plantes farratgeres; de plantes hortícoles; de blat de moro; de melca; de plantes oleaginoses; de plantes tèxtils, i de remolatxa, aprovats per les ordres d'1 de juliol de 1986 i modificacions posteriors.

Pel que fa a normes relatives a les inspeccions de camp sota supervisió oficial, s'ha considerat convenient, sobre la base de l'experiència adquirida, reduir el percentatge de la superfície que ha de ser controlada i inspeccionada per part d'inspectors oficials.

Quant al mostreig de llavors i els assajos de laboratori realitzats sota supervisió oficial s'ha comprovat que poden constituir una bona alternativa als controls oficials sense ocasionar un deteriorament significatiu a la qualitat de les llavors.

Aquesta Ordre incorpora a l'ordenament jurídic intern l'esmentada Directiva 2004/117/CE mitjançant les modificacions adequades del Reglament general tècnic de control i certificació de llavors i plantes de viver.

En virtut d'això, dispenso:

Article únic. *Modificació de l'Ordre de 23 de maig de 1986 per la qual s'aprova el Reglament general tècnic de control i certificació de llavors i plantes de viver.*

Es modifica el Reglament general tècnic de control i certificació de llavors i plantes de viver en els termes següents:

1. El punt 13 se substitueix pel text següent:

«13. Els serveis oficials de control, per mitjà del seu personal, realitzen les inspeccions dels cultius almenys en les èpoques que fixen els reglaments tècnics corresponents, procurant que estigui present en els camps inspeccionats un representant del productor. Aquests serveis, si s'escau, han de comunicar als productors, indicant-ne els motius, l'anul·lació de les parcel·les inspeccionades quan sigui procedent. En cas que els serveis indiquin la necessitat de realitzar operacions de depuració a la parcel·la, el productor pot optar per l'anul·lació o quedar obligat a la realització de les operacions ressenyades.

La producció obtinguda en parcel·les contractades que no rebin l'aprovació definitiva pot ser controlada per comprovar-ne el destí posterior.

Per a les espècies incloses en els reglaments tècnics, amb excepció de la patata de sembra i de les plantes de viver, aquestes inspeccions oficials poden ser substituïdes, de conformitat amb la normativa nacional aplicable, en els cultius destinats a la producció de llavor de categoria certificada, per inspeccions realitzades sota supervisió oficial, si es compleixen els requisits següents:

- a) Els inspectors:

Han de tenir la qualificació tècnica necessària.

No poden obtenir beneficis particulars derivats de la realització de les inspeccions.

Han de tenir autorització oficial de l'organisme oficial responsable, que s'ha d'atorgar o bé una vegada els inspectors hagin prestat jurament, o bé amb la signatura prèvia d'una declaració per escrit en què es comprometin a complir les normes que regulin els exàmens oficials.

Han de portar a terme les inspeccions sota supervisió oficial d'acord amb les normes aplicables a les inspeccions oficials.

- b) El cultiu que s'inspeccioni s'ha d'haver obtingut de llavors sotmeses a un control oficial «a posteriori» amb resultats satisfactoris.