

Especie	Organismos nocivos
<i>Pleurotus ostreatus</i> . <i>Lepista nuda</i> . <i>Lentinula edodes</i> . <i>Pleurotus eringii</i> . <i>Pholliota cylindraea (sin. Agrocybe aegerita)</i> .	Bacterias: <i>Bacillus sp.(agreado)</i> . <i>Streptomyces sp (agreado)</i> . Fungos: <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>

MINISTERIO DE FOMENTO

19150 REAL DECRETO 1334/2005, do 14 de novembro, polo que se establece o sistema de notificación obrigatoria de sucesos na aviación civil. («BOE» 279, do 22-11-2005.)

Un dos obxectivos prioritarios en materia de aviación civil é a necesidade de contar cun elevado nivel de seguraza e adoptar todo tipo de medidas para reducir o número de accidentes e incidentes.

A experiencia demostrou que en numerosas ocasións, antes de se producir un accidente, unha serie de incidentes e outras moitas deficiencias revelaron a existencia de riscos para a seguraza.

A mellora da seguraza da aviación civil require un mellor coñecemento de tales sucesos para facilitar a análise e o control das tendencias para emprender accións correctoras.

Cando tales sucesos implican avións rexistrados nun Estado membro ou explotados por unha empresa establecida nun Estado membro, débense notificar aínda en caso de se teren producido fóra do territorio da Unión Europea.

En España, a vixente Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguraza aérea, ocúpase de regular no seu título II a investigación técnica dos accidentes e incidentes de aviación civil, até agora establecida polo Real decreto 389/1998, do 13 de marzo, sobre investigación dos accidentes e incidentes de aviación civil, que incorporou ao noso ordenamento a Directiva 94/56/CE do Consello, do 21 de novembro de 1994, pola que se establecen os principios fundamentais que rexen a investigación dos accidentes e incidentes de aviación civil.

Débense ter en conta os requisitos técnicos de notificación contidos no Real decreto 220/2001, do 2 de marzo, polo que se determinan os requisitos exixibles para a realización das operacións de transporte aéreo comercial por avións civís (regulamentos XAR-OPS), e no Regulamento de circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro.

No plano internacional hai que mencionar o vixente Convenio de Aviación Civil Internacional elaborado en Chicago, no 7 de decembro de 1944. En concreto, o seu anexo 13 establece as normas e métodos internacionais recomendados para a investigación de accidentes e incidentes de aviación que deben realizar os Estados contratantes.

Neste marco normativo, o Consello da Unión Europea aprobou a Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeo e

do Consello, do 13 de xuño de 2003, relativa á notificación de sucesos na aviación civil.

As novidades desta norma comunitaria céntranse basicamente na instauración dun sistema obrigatorio de notificación de sucesos e a designación dun órgano encargado de coordinar a información que se reciba.

Por todo isto, este real decreto incorpora ao ordenamento xurídico a Directiva 2003/42/CE, e contribúe así á mellora da seguraza aérea, coa garantía de que a información pertinente en materia de sucesos se trate de forma confidencial e a partir do principio de que o único obxectivo da notificación de sucesos é previr futuros accidentes e incidentes, non determinar faltas ou responsabilidades.

O contido deste real decreto non modifica o sistema de notificación recollido no apéndice «Notificación de incidentes do tránsito aéreo» do Regulamento de circulación aérea, aprobado polo Real decreto 57/2002, do 18 de xaneiro, que seguirá aplicándose nos mesmos termos.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 11 de novembro de 2005,

DISPÓÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e finalidade.*

Este real decreto ten por obxecto establecer o sistema de notificación de sucesos na aviación civil.

Este sistema de notificación de carácter obrigatorio ten por finalidade contribuír á mellora da seguraza aérea, garantir que a información pertinente en materia de seguraza se notifique, recompílese, almacene, protexa e divulgue para previr futuros accidentes e incidentes, pero non determinar faltas ou responsabilidades.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

a) Suceso: no ámbito da aviación civil, unha interrupción do funcionamento, un defecto, unha deficiencia ou outra circunstancia anormal que tivese ou puidese ter consecuencias sobre a seguraza aérea e que non dese lugar a un accidente ou un incidente grave da aeronave dos definidos no artigo 11 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguraza aérea.

b) Desidentificación: a eliminación nas notificacións presentadas de todos os datos persoais referentes ao notificador e dos datos técnicos que se deduzan da notificación e que poidan levar a identificar o notificador ou terceiros.

Artigo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto aplicarase aos sucesos de aviación civil ocorridos en territorio español, ou fóra de España cando estean implicadas aeronaves de matrícula española ou explotadas por empresas establecidas en España, sucesos que poñan en perigo ou que, no caso de non seren corrixidos, poidan pór en perigo unha aeronave, os seus ocupantes ou calquera outra persoa.

2. Con carácter orientativo, nos anexos I e II figura unha relación deste tipo de sucesos.

3. As aeronaves militares, os sistemas aeroportuarios e de navegación aérea e os servizos, actividades e instalacións adscritos á defensa nacional, así como o seu persoal, están excluídos do ámbito de aplicación deste real decreto.

CAPÍTULO II

Sistema de notificación obrigatoria

Artigo 4. *Obrigatoriedade da notificación.*

1. Terán a obriga de notificar á Dirección Xeral de Aviación Civil os sucesos a que se refire o artigo 3 as seguintes persoas e organizacións que, no exercicio das súas funcións ou actividades, teñan coñecemento deles:

a) O operador ou comandante dunha aeronave propulsada por motor de turbina ou dunha aeronave de transporte público explotada por un operador cuxa supervisión da seguranza das operacións corresponda ao Estado español.

b) A persoa ou organización que desempeñe actividades de deseño, fabricación, mantemento ou modificación de aeronaves propulsadas por motor de turbina ou aeronaves de transporte público, ou dos seus equipamentos ou partes, baixo a supervisión do Estado español.

c) A persoa que asine un certificado de revisión de mantemento ou de aptitude para o servizo dunha aeronave propulsada por motor de turbina ou unha aeronave de transporte público, ou dos seus equipamentos ou partes, baixo a supervisión do Estado español.

d) Os controladores de tránsito aéreo ou oficial de información en voo autorizados polo Estado español.

e) O director dun aeródromo a que afecte o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Consello, do 23 de xullo de 1992, relativo ao acceso das compañías aéreas da Comunidade ás rutas aéreas intracomunitarias.

f) A persoa que desempeñe unha función relacionada coa instalación, modificación, mantemento, reparación, revisión, ensaios en voo ou inspección de instalacións relacionadas coa navegación aérea e da cal se faga responsable o Estado español.

g) A persoa que desempeñe unha función relacionada coa operación dunha aeronave en terra, incluídas as operacións de carga de combustible, mantemento, preparación da folla de embarque, carga, desconxelación e remolque nun aeródromo a que afecta o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Consello.

2. Admitirase a notificación voluntaria dos sucesos mencionados no artigo 3.1 por toda persoa ou organización que exerza, entre outras operacións de aviación civil, funcións similares ás enumeradas no número 1 deste artigo.

Artigo 5. *Órgano responsable do sistema de notificación obrigatoria.*

1. A Dirección Xeral de Aviación Civil é o órgano responsable de recoller, avaliar, procesar e conservar a información sobre os sucesos que sexan notificados consonte o disposto neste real decreto.

2. Os sucesos a que se refire este artigo deberanse notificar, salvo nos casos en que as normas exixan un prazo menor, no prazo de 30 días desde que se tivo coñecemento do suceso. A notificación poderase efectuar nos formularios que para tal efecto se aproben. Nestes modelos deberase facer constar con claridade que a notificación efectuada non ten a natureza de denuncia nin pode dar lugar á determinación de responsabilidades, salvo nos supostos de dolo ou negligencia grave.

3. A Dirección Xeral de Aviación Civil conservará nunha base de datos especificamente creada e mantida para tal fin a información recibida a través desas notificacións, debidamente desidentificada. Unha vez introducida a información na mencionada base de datos, as notificacións recibidas serán destruídas.

4. Así mesmo, incluírase nesa base de datos a información que sobre accidentes e incidentes graves sexa facilitada para tal fin pola Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

5. A Dirección Xeral de Aviación Civil garantirá que a información contida na base de datos sexa utilizada unicamente para mellorar a seguranza da aviación civil mediante a prevención de accidentes e incidentes, de acordo co disposto no artigo 1.

Artigo 6. *Intercambio de Información.*

1. A Dirección Xeral de Aviación Civil participará no intercambio de información coas autoridades competentes dos Estados membros e a Comisión Europea, e porá ao seu dispor toda a información pertinente en materia de seguranza existente na base de datos a que se refire o artigo 5.3.

2. Cando a Dirección Xeral de Aviación Civil reciba a notificación dun suceso, introducirá a información na base de datos, e unha vez desidentificada, comunicará, no caso de ser necesario, á autoridade competente do Estado membro en que tivo lugar o suceso, en que estea matriculada a aeronave, en que se fabricou a aeronave ou en que estea certificado o operador.

3. Para facilitar o intercambio de información, a base de datos a que se refiren os números anteriores deberá ser compatible cos programas informáticos específicos que para tal efecto determine a Comisión Europea.

Artigo 7. *Divulgación da información.*

1. A Dirección Xeral de Aviación Civil facilitará a toda entidade a que se confíasen tarefas de regulamentación en materia de seguranza da aviación civil ou de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil na Unión Europea o acceso á información sobre sucesos recollida e intercambiada de acordo co disposto nos artigos 5 e 6 para poder obter dos sucesos notificados as ensinanzas oportunas en materia de seguranza.

2. Sen prexuízo do dereito de acceso ás entidades mencionadas no número anterior á información sobre sucesos, a difusión desta información efectuarase exclusivamente co fin de mellorar a seguranza na aviación civil e limitarase a dita difusión ao estritamente necesario para garantir este fin, preservando en todo caso a debida confidencialidade da información, de conformidade co establecido no artigo 8.

3. A difusión da información sobre sucesos poderase denegar cando non se acredite o fin de mellora da segu-

ranza na aviación civil mencionado no número anterior, así como cando prevalezan razóns de interese público, ou cando así o dispoña unha lei; nestes casos, o órgano competente deberá ditar unha resolución motivada.

4. Cando concorran circunstancias que así o aconsellen, a Dirección Xeral de Aviación Civil publicará informes sobre seguranza aérea en que se recollan os datos e conclusións obtidos do sistema de información de sucesos.

Artigo 8. *Protección da información.*

1. A Dirección Xeral de Aviación Civil adoptará as medidas que a seguir se relacionan para garantir a confidencialidade adecuada da información.

a) Na base de datos prevista no artigo 5 non se rexistrarán nomes ou enderezos de persoas concretas. Así mesmo, en ningún caso se divulgará información que conteña datos técnicos que poidan levar a identificar o notificador ou terceiros, tales como o indicativo de voo afectado e a matrícula da aeronave.

b) O persoal da Dirección Xeral de Aviación Civil, e aqueloutro que poida acceder ao sistema de notificación de sucesos, deberá gardar o debido sigilo respecto dos sucesos que coñeza por razón do seu cargo, así como respecto de feitos, datos ou informes que coñeza no exercicio das súas funcións.

c) A Dirección Xeral de Aviación Civil absterase de emprender procedementos en relación con infraccións culposas ou a título de simple negligencia que chegasen ao seu coñecemento soamente por teren sido notificadas en virtude do sistema nacional de notificación obrigatoria de sucesos, excepto en casos de notificacións que revelen de forma manifesta que o suceso se produciu con dolo ou negligencia grave.

d) Os organismos competentes velarán para que os empregados que notifiquen sucesos dos cales poidan ter coñecemento non sufran ningún prexuízo por parte do seu empregador.

2. Este artigo aplicarase sen prexuízo das normas relacionadas co acceso á información polos órganos xudiciais ou do Ministerio Fiscal para a investigación e persecución de delitos ou cando o soliciten as comisións parlamentarias de investigación a que se refire o artigo 76 da Constitución.

Disposición adicional primeira. *Adaptación normativa.*

No prazo de seis meses, o Ministerio de Fomento procederá á adaptación das normas que regulan o funcionamento da Comisión de estudo e análise de notificacións de incidentes de tránsito aéreo para a súa adecuación ao sistema de notificación regulado neste real decreto.

Disposición adicional segunda. *Coordinación.*

Os ministerios de Fomento e de Defensa establecerán os procedementos de coordinación que resulten necesarios para que as notificacións á Dirección Xeral de Aviación Civil que se prevén neste real decreto, e que afectan o Ministerio de Defensa, se leven a cabo.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas normas de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Este real decreto incorpora ao ordenamento xurídico español a Directiva 2003/42/CE do Parlamento europeo e do Consello, do 13 de xuño de 2003, relativa á notificación de sucesos na aviación civil.

Disposición derradeira segunda. *Actualización dos anexos.*

O director xeral de Aviación Civil poderá actualizar, mediante circular aeronáutica, de conformidade co procedemento previsto no artigo 8 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguranza aérea, os anexos I e II.

Disposición derradeira terceira. *Aprobación de formularios.*

O director xeral de Aviación Civil, mediante resolución, establecerá os formularios estandarizados que poderán ser utilizados para a notificación de sucesos. Así mesmo, poderase implantar un procedemento de presentación telemática da información.

Disposición derradeira cuarta. *Habilitación normativa.*

O ministro de Fomento ditará as disposicións que sexan necesarias para a aplicación deste real decreto.

Disposición derradeira quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor aos tres meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 14 de novembro de 2005.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO I

Lista de sucesos relacionados co funcionamento, mantemento, reparación e fabricación de aeronaves que se deben notificar

Nota 1: aínda que este anexo recolle a maioría dos sucesos que se deben notificar, non pode ser totalmente exhaustivo, polo que se deberá notificar tamén calquera outro suceso que en opinión dos interesados cumpra os criterios para isto.

Nota 2: este anexo non inclúe os accidentes. Ademais doutros requisitos relativos á súa notificación, deberanse recoller na base de datos mencionada no artigo 6.2.

Nota 3: este anexo contén exemplos dos requisitos de notificación aplicables ao funcionamento das aeronaves, o seu mantemento e reparación, así como a súa fabricación.

Nota 4: os sucesos que se deben notificar son aqueles en que a seguranza da operación estivo ou puido estar en perigo ou que puidesen ter dado lugar a condicións inseguras. Se, a xuízo do notificador, un suceso que non afectase a seguranza da operación puidese crear perigo no caso probable de se repetir en condicións diferentes, deberao notificar. O que se considera digno de notificación para un tipo de produto, peza ou aparello pode non selo para outro e a ausencia ou presenza dun simple factor, humano ou técnico, pode transformar un suceso en accidente ou incidente grave.

Nota 5: os sistemas de homologación de operacións específicas como RVSM, ETOPS, RNAV ou os programas de deseño ou mantemento poderán exixir requisitos específicos para a notificación de fallos ou casos de mal funcionamento en relación con ese sistema ou programa.

ÍNDICE

- A) Operacións de voo das aeronaves.
- B) Elementos técnicos das aeronaves.
- C) Mantemento e reparación da aeronave.

D) Servizos de navegación aérea, instalacións e servizos de terra.

A) Operacións de voo das aeronaves.

1. Funcionamento da aeronave:

a) Manobras evasivas:

1.º Risco de colisión cunha aeronave, o terreo ou outro obxecto ou unha situación insegura cando tería correspondido unha acción evasiva.

2.º Manobra evasiva necesaria para evitar unha colisión cunha aeronave, o terreo ou outro obxecto.

3.º Manobra evasiva para evitar outras situacións inseguras.

b) Incidentes de despegamento ou aterraxe, incluídas aterraxes preventivas ou forzosas. Incidentes tales como aterraxes demasiado curtas, demasiado longas ou fóra de pista. Despegamentos, aborto de despegamento, aterraxes ou aterraxes frustradas nunha pista cerrada, ocupada ou incorrecta. Incursións na pista. Incidentes co chorro do reactor ou as hélices que causen un dano significativo ou unha lesión grave.

c) Incapacidade de lograr as actuacións previstas durante o despegamento ou o ascenso inicial.

d) Cantidade criticamente baixa de combustible ou incapacidade de transferir combustible ou de utilizar a cantidade total de combustible utilizable.

e) Perda de control (incluída a perda parcial ou temporal de control) por calquera causa.

f) Sucesos a velocidade próxima ou superior a V1 resultado dunha situación perigosa ou potencialmente perigosa ou que provoquen unha situación perigosa (por exemplo, despegamento abortado, impacto da cola coa pista, perda de potencia do motor, etc.).

g) Aproximación frustrada que provoque unha situación perigosa ou potencialmente perigosa.

h) Desviación significativa involuntaria da velocidade aerodinámica, da ruta ou da altitude previstas (máis de 300 pés) por calquera causa.

i) Descenso por baixo da altura/altitude de decisión ou altura/altitude mínima de descenso sen a referencia visual necesaria.

j) Perda de consciencia da posición real ou da posición en relación con outra aeronave.

k) Corte na comunicación entre a tripulación de voo (CRM) ou entre a tripulación de voo e outras partes (tripulación de cabina, ATC, técnicos).

l) Toma dura (ateraxe que requira unha «inspección por toma dura»).

m) Superación dos límites de masa e centrado do carburante.

n) Regulación incorrecta dun código SSR ou dunha subescala de altímetro.

ñ) Programación incorrecta ou entradas erróneas de datos no equipamento utilizado para os cálculos de navegación ou actuacións, ou uso de datos incorrectos.

o) Recepción ou interpretación incorrecta de mensaxes radiotelefónicas.

p) Mal funcionamento ou defectos do sistema de combustible que teñan repercusións significativas sobre a alimentación ou a distribución do combustible.

q) Saída non intencionada dunha aeronave dunha superficie pavimentada.

r) Colisión entre unha aeronave e outra aeronave, vehículo ou outro obxecto en terra.

s) Accionamento incorrecto ou inadvertido de calquera mando.

t) Incapacidade de lograr a configuración prevista da aeronave en calquera fase de voo (por exemplo, tren de aterraxe e as súas portas, «slats», estabilizadores, «flaps», etc.).

u) Situación perigosa ou potencialmente perigosa que sexa consecuencia dunha simulación deliberada de condicións de fallo durante exercicios de adestramento, verificación de sistemas ou proba.

v) Vibración anormal.

w) Activación de calquera sistema primario de alarma asociado a unha manobra da aeronave como, por exemplo, aviso de configuración, aviso de perda de sustentación («stick shaker»), aviso de exceso de velocidade, etc., a menos que:

1.º A tripulación determinase concluíntemente que a indicación era falsa, sempre que a falsa alarma non provoque dificultades ou perigo pola resposta da tripulación ante o aviso, ou

2.º Funcione para efectos de adestramento ou de proba.

x) Aviso GPWS/TAWS cando:

1.º A aeronave se acerque a terra máis do previsto, ou

2.º O aviso se produce en condicións meteorolóxicas instrumentais (IMC) ou pola noite e se establece que foi xerado por unha velocidade elevada de descenso (modo 1), ou

3.º O aviso se debe a un fallo na selección do tren ou na configuración de «flats» para aterraxe no punto adecuado da aproximación (modo 4), ou

4.º Calquera dificultade ou perigo se deba ou se poida ter debido á resposta da tripulación ao aviso como, por exemplo, unha posible redución da distancia doutro tránsito. Isto pode incluír avisos de calquera «modo» ou «tipo», é dicir, aviso xenuíno, perturbación ou falsa alarma.

e) Aviso GPWS/TAWS en caso de dificultade ou perigo que se deba ou se poida ter debido á resposta da tripulación ao aviso.

z) Avisos de resolución (RA) ACAS.

2. Emerxencias:

a) Incendio, explosión, fume ou emanacións tóxicas ou nocivas, aínda que se extingue o incendio.

b) Utilización de calquera procedemento non habitual pola tripulación de voo ou de cabina nunha situación de emerxencia cando:

1.º O procedemento existe pero non se utiliza.

2.º Non existe procedemento establecido.

3.º O procedemento existe pero é incompleto ou inadecuado.

4.º O procedemento é incorrecto.

5.º Se utiliza un procedemento incorrecto.

c) Inadecuación de calquera procedemento destinado á súa utilización en caso de emerxencia, mesmo cando se utilice para mantemento, adestramento ou proba.

d) Un suceso que dea lugar a unha evacuación de emerxencia.

e) Despresurización.

f) Utilización de calquera equipamento ou procedemento de emerxencia prescrito na situación de que se trate.

g) Un suceso que dea lugar a unha declaración de emerxencia («Mayday» ou «Pan»).

h) Avaría de calquera sistema ou equipamento de emerxencia, incluídas todas as portas de saída e luces, mesmo cando se utilicen en exercicios de mantemento, adestramento ou proba.

i) Sucesos que exixan o uso do oxíxeno de emerxencia por calquera membro da tripulación.

3. Incapacidade da tripulación:

a) Incapacidade de calquera membro da tripulación de voo, mesmo se se produce antes da saída, se se consi-

dera que podería ter dado lugar a unha incapacidade após o despegamento.

b) Incapacidade de calquera membro da tripulación de cabina que lle impida cumprir as súas obrigas esenciais en caso de emerxencia.

4. Lesións: sucesos que provocaron ou poderían ter provocado lesións significativas nos pasaxeiros ou a tripulación, pero que non se consideren notificables como accidentes.

5. Meteoroloxía:

a) Raio que provoque danos na aeronave ou a perda ou mal funcionamento dun servizo esencial.

b) Sarabia que provoque danos na aeronave ou a perda ou mal funcionamento dun servizo esencial.

c) Turbulencia grave que cause lesións aos ocupantes ou que requira unha «inspección por encontro con turbulencias» da aeronave.

d) Encontro con cambio brusco do vento.

e) Xeo que provoque dificultades de manexo, danos na aeronave ou a perda ou mal funcionamento dun servizo esencial.

6. Protección:

a) Pirataría aérea, incluídas unha ameaza de bomba ou un secuestro.

b) Dificultade en controlar pasaxeiros ebrios, violentos ou indisciplinados.

c) Descubrimento dun polisón.

7. Outros sucesos:

a) Repetición con excesiva frecuencia dun tipo específico de suceso que, de forma illada, non se consideraría digno de ser notificado, pero que constitúe un perigo potencial debido á súa frecuencia.

b) Colisión con aves que provoque danos na aeronave ou a perda ou mal funcionamento dun servizo esencial.

c) Turbulencias de ronsel.

d) Calquera outro suceso de calquera tipo que se considere que puxo ou podería ter posto en perigo a aeronave ou os seus ocupantes a bordo ou en terra.

B) Elementos técnicos da aeronave.

1. Estrutura: non necesitan notificarse todos os fallos estruturais. Fai falta que o servizo técnico ditamine se un fallo é o suficientemente grave como para notificarse. Pódense considerar os seguintes exemplos:

a) Dano nun elemento estrutural principal que non fose deseñado para tolerar danos (elemento de vida útil limitada). Os elementos estruturais principais son os que contribúen significativamente a soportar as cargas de voo de terra e de presurización e cuxo fallo podería provocar un fallo catastrófico da aeronave.

b) Dano ou defecto superior ao admisible nun elemento estrutural principal que fose deseñado para tolerar danos.

c) Dano ou defecto superior ao admisible nun elemento estrutural cuxo fallo podería reducir a rixidez estrutural até o punto de non alcanzarse as marxes necesarias de vibración, diverxencia ou inversión dos mandos.

d) Dano ou defecto dun elemento estrutural que poida provocar a liberación de elementos de masa susceptibles de lesionaren os ocupantes da aeronave.

e) Dano ou defecto dun elemento estrutural que poida pór en perigo o correcto funcionamento dos sistemas. Véxase o número 2 seguinte.

f) Perda de calquera parte da estrutura da aeronave en voo.

2. Sistemas:

Propóñense os seguintes criterios xenéricos aplicables a todos os sistemas:

a) Perda, mal funcionamento ou defecto significativo de calquera sistema, subsistema ou conxunto de equipamentos cando non se poidan efectuar de maneira satisfactoria os procedementos normais de funcionamento, manobras, etc.

b) Incapacidade da tripulación para controlar o sistema; por exemplo:

1.º Accións non solicitadas.

2.º Resposta incorrecta ou incompleta, incluída a limitación de movemento ou rixidez.

3.º Embalamento.

4.º Avaría ou desconexión mecánica.

c) Avaría ou mal funcionamento da función ou funcións exclusivas do sistema (un sistema pode integrar varias funcións).

d) Interferencia dentro dos sistemas ou entre eles.

e) Avaría ou mal funcionamento do dispositivo de protección ou do sistema de emerxencia asociado ao sistema.

f) Perda de redundancia do sistema.

g) Calquera suceso provocado polo comportamento imprevisto dun sistema.

h) Nas aeronaves cun só sistema, subsistema ou conxunto de equipos principal: perda, mal funcionamento significativo ou defecto no sistema, subsistema ou conxunto de equipos principal.

i) Nas aeronaves con múltiples sistemas, subsistemas ou conxuntos de equipamentos principais independentes: perda, mal funcionamento significativo ou defecto de máis dun sistema, subsistema ou conxunto de equipamentos principal.

j) Funcionamento de calquera sistema de aviso primario asociado cos sistemas da aeronave ou o equipamento, salvo se a tripulación chegar á conclusión firme de que a indicación é falsa, sempre que o aviso falso non provoque dificultades ou perigos derivados da resposta da tripulación ao aviso.

k) Perda de fluído hidráulico, combustible, aceite ou outros fluídos que poidan provocar perigo de incendio, unha contaminación perigosa da estrutura, sistemas ou equipamento da aeronave ou riscos para os ocupantes.

l) Mal funcionamento ou defecto de calquera sistema de aviso que poida dar lugar a indicacións enganosas para a tripulación.

m) Calquera avaría, mal funcionamento ou defecto que se produza nunha fase crítica do voo e sexa importante para o funcionamento dese sistema.

n) Sucesos de deficiencia significativa das actuacións reais comparadas coas actuacións aprobadas que provoque unha situación perigosa (tendo en conta a exactitude do método de cálculo de actuacións), incluídas a eficacia de freada, o consumo de combustible, etc.

ñ) Asimetría dos controis de voo; por exemplo, «flaps», «slats», «spoilers».

O apéndice deste anexo consta dunha lista de exemplos de sucesos notificables que deriva da aplicación destes criterios xerais a sistemas específicos.

3. Sistemas APU (unidade de potencia auxiliar) e de propulsión (incluídos motores, hélices e rotores):

a) Apagamento, parada ou mal funcionamento dun motor.

b) Exceso de velocidade ou sobrerrexime significativo que non se poida controlar de calquera compoñente rotatorio de alta velocidade (por exemplo, APU, arrincada pneumática, turboventilador, turbina de motor, hélice ou rotor).

c) Avaría ou mal funcionamento de calquera peza dun motor ou grupo motor que provoque un ou máis dos sucesos seguintes:

- 1.º Fallos non contidos de compoñentes e proxeción de restos de pezas.
- 2.º Incendio interno ou externo fóra de control ou liberación de gas quente.
- 3.º Impulso nunha dirección distinta da ordenada polo piloto.
- 4.º Avaría ou funcionamento inadvertido do sistema da reversa de impulso.
- 5.º Incapacidade de controlar a potencia, o impulso ou as revolucións por minuto.
- 6.º Fallo na estrutura de soporte do motor.
- 7.º Perda parcial ou completa dunha parte importante do grupo motor.
- 8.º Emanacións visibles ou concentracións de produtos tóxicos suficientemente densas para incapacitar a tripulación ou os pasaxeiros.
- 9.º Incapacidade de apagar un motor con procedementos normais.
- 10.º Incapacidade de volver a arrincar un motor útil.

d) Perda, cambio ou oscilación de impulso ou potencia non comandados que estean clasificados como perda de control de impulso ou potencia (LOTC):

- 1.º Nunha aeronave monomotor, ou
 - 2.º Cando se consideren excesivos para unha determinada utilización, ou
 - 3.º Cando poidan afectar a máis dun motor nunha aeronave polimotor, sobre todo no caso dunha aeronave bimotor, ou
 - 4.º Nunha aeronave polimotor en que se utilice o mesmo ou parecido tipo de motor no caso en que o suceso se considerase perigoso ou crítico.
- e) Calquera defecto que provoque a retirada dunha peza de vida útil limitada antes da terminación da vida útil completa da peza.
- f) Defectos de orixe común que poderían dar lugar a unha taxa de parada en voo tan alta que existe a posibilidade de parada de máis dun motor nun mesmo voo.
- g) Non funcionamento do limitador ou do dispositivo de control do motor unha vez accionado ou o seu funcionamento accidental.
- h) Superación dos parámetros do motor.
- i) Danos producidos por obxectos estraños.

Hélices e transmisións

j) Fallo ou mal funcionamento dunha peza da hélice ou do grupo motor que produza unha ou varias das consecuencias seguintes:

- 1.º Un exceso de velocidade da hélice.
- 2.º A aparición dunha resistencia excesiva.
- 3.º Un impulso na dirección oposta á ordenada polo piloto.
- 4.º O desprendemento da hélice ou dunha parte importante da hélice.
- 5.º Un fallo que produza un desequilibrio excesivo.
- 6.º O movemento non intencionado das pas da hélice por baixo da posición mínima de paso baixo prescrita en voo.
- 7.º Incapacidade de pór en bandeira a hélice.
- 8.º Incapacidade de operar un cambio no paso da hélice.
- 9.º Un cambio non controlado no paso da hélice.
- 10.º Un par motor ou unha flutuación de velocidade non controlados.
- 11.º O desprendemento de pezas de baixa enerxía.

Rotores e transmisión

k) Dano ou defecto do dispositivo adicional ou da caixa de transmisión do rotor principal que poida provocar a separación en voo do conxunto do rotor ou mal funcionamento do control do rotor.

l) Dano no rotor de cola, a transmisión ou os sistemas equivalentes.

Unidade de potencia auxiliar (APU)

m) Parada ou fallo do APU cando é necesario que estea dispoñible para efectuar as operacións (ETOPS, MEL).

- n) Incapacidade de apagar o APU.
- ñ) Exceso de velocidade.
- o) Incapacidade de pór en marcha o APU cando sexa necesario por razóns operativas.

4. Factores humanos: calquera incidente en que unha característica ou inadecuación do deseño da aeronave puidese ter inducido a un erro de uso que poida contribuír a provocar un perigo ou catástrofe.

5. Outros sucesos:

a) Calquera incidente en que unha característica ou inadecuación do deseño da aeronave puidese ter inducido a un erro de uso que poida contribuír a provocar un perigo ou catástrofe.

b) Un suceso que non se considere notificable normalmente (por exemplo, accesorios e equipamento de cabina, sistemas de auga), cando as circunstancias puxesen en perigo a aeronave ou os seus ocupantes.

c) Incendio, explosión, fume ou emanacións tóxicas ou nocivas.

d) Calquera outro suceso que poida pór en perigo a aeronave, ou afectar á seguranza dos seus ocupantes ou de persoas ou bens que se encontren preto da aeronave ou en terra.

e) Avaría ou defecto do sistema de avisos aos pasaxeiros que provoque a súa perda ou falta de audibilidade.

f) Perda do control do sistema de regulación do asento do piloto durante o voo.

C) Mantemento e reparación da aeronave.

1. Montaxe incorrecta de pezas ou compoñentes da aeronave detectada durante unha inspección ou procedemento de proba non destinado a ese propósito específico.

2. Fuga de aire comprimido quente que provoque un dano estrutural.

3. Calquera defecto que provoque a retirada dunha peza de vida útil limitada antes da terminación da vida útil completa da peza.

4. Calquera dano ou deterioración (roturas, fendas, corrosión, exfoliación, desaxuste, etc.), calquera que sexa a súa causa (como vibracións, perda de rixidez ou fallo estrutural), de:

a) A estrutura principal ou un elemento da estrutura principal (tal como se define no «Manual de reparacións» do fabricante), cando o dano ou deterioración supere os límites admisibles especificados nese manual e requira unha reparación ou unha substitución parcial ou total do elemento.

b) A estrutura secundaria que, conseguintemente, danase ou puidese ter danado a aeronave.

c) O motor, a hélice ou o sistema rotor dun helicóptero.

5. Avaría, mal funcionamento, defecto, dano ou deterioración de calquera sistema ou equipamento detectado após a verificación de conformidade cunha directiva de aeronavegabilidade ou outro requisito obrigatorio dunha autoridade regulamentaria cando:

a) Sexa detectado por primeira vez por un organismo competente en materia de conformidade.

b) En posteriores verificacións de conformidade se superen os límites admisibles indicados nas instrucións ou non se publicasen procedementos de reparación/rectificación.

6. Fallo no funcionamento de calquera sistema ou equipamento de emerxencia, incluídas portas de saída e luces, mesmo cando se utilicen en exercicios de mantemento ou ensaio.

7. Non conformidade ou erros significativos de conformidade cos procedementos de mantemento prescritos.

8. Produtos, pezas, aparellos e materiais de orixe descoñecida ou sospeitosa.

9. Datos de mantemento enganosos, incorrectos ou insuficientes que poidan inducir a erros de mantemento.

10. Avaría, mal funcionamento ou defecto de equipamentos de terra utilizados para probas ou controis dos sistemas e equipamentos da aeronave cando nas inspeccións de rutina e nos procedementos de proba prescritos non se identificase claramente o problema, se isto dá lugar a unha situación de perigo.

D) Servizos de navegación aérea, instalacións e servizos de terra.

1. Servizos de tránsito aéreo: véxase o anexo II: lista de sucesos relacionados son os servizos de navegación aérea que deben ser notificados.

2. Aeródromos e instalacións aeroportuarias:

a) Derramo significativo durante os reaprovisionamentos de combustible.

b) Carga de cantidades incorrectas de combustible que poidan ter consecuencias significativas para a autonomía, rendemento, equilibrio ou resistencia estrutural da aeronave.

3. Tramitación de pasaxeiros, equipaxes e carga:

a) Contaminación significativa da estrutura, os sistemas ou o equipamento da aeronave derivados do transporte de equipaxe ou carga.

b) Distribución incorrecta de pasaxeiros, equipaxes ou carga que poida ter consecuencias significativas para o peso e/ou o equilibrio da aeronave.

c) Estiba incorrecta de equipaxes ou carga (incluída a equipaxe de man) que poida supor un perigo para a aeronave, o seu equipamento ou os seus ocupantes ou impedir unha evacuación de emerxencia.

d) Estiba inadecuada de contedores de carga ou elementos substanciais de carga.

e) Transporte ou intento de transporte de mercadorías perigosas en violación das normas aplicables, incluídas a etiquetaxe incorrecta e a embalaxe de mercadorías perigosas.

4. Operacións e servizos de mantemento en terra de aeronaves:

a) Avaría, mal funcionamento ou defecto de equipamentos de terra utilizados para probas ou controis dos sistemas e equipamentos da aeronave cando nas inspeccións de rutina e nos procedementos de proba prescritos non se identificase claramente o problema, se isto der lugar a unha situación de perigo.

b) Non conformidade ou erros significativos de conformidade cos procedementos prescritos de servizo.

c) Carga dun tipo de carburante ou outros fluídos esenciais contaminados ou incorrectos (incluídos oxixeno e auga potable).

APÉNDICE

Nos números seguintes danse exemplos de sucesos notificables resultado da aplicación destes criterios xerais aos sistemas específicos enumerados no anexo I.B).2.

1.º Aire acondicionado e ventilación:

- a) Perda completa da refrixeración aviónica.
- b) Despresurización.

2.º Sistema de voo automático:

a) Incapacidade do sistema de voo automático en funcionamento de finalizar a operación iniciada.

b) Dificultade significativa notificada da tripulación de controlar a aeronave por razóns ligadas ao funcionamento do sistema de voo automático.

c) Avaría de calquera dispositivo de desconexión do sistema de voo automático.

d) Cambio non controlado do modo de voo automático.

3.º Comunicacions:

a) Fallo ou defecto do sistema de anuncios aos pasaxeiros que provoque a perda ou a falta de audibilidade da comunicación cos pasaxeiros.

b) Perda total de comunicación durante o voo.

4.º Sistema eléctrico:

a) Perda dun sistema de distribución de electricidade (corrente alterna ou corrente continua).

b) Perda total ou perda de máis dun sistema de produción de electricidade.

c) Avaría do sistema auxiliar (de emerxencia) de produción de electricidade.

5.º Posto de pilotaxe, cabina e carga:

a) Perda de control do sistema de regulación do asento do piloto durante o voo.

b) Avaría de calquera sistema ou equipamento de emerxencia, incluídos o sistema de sinais de evacuación de emerxencia, todas as portas de saída, as luces de emerxencia, etc.

c) Perda de capacidade de retención do sistema de carga.

6.º Sistema de protección contra incendios:

a) Avisos de incendio, salvo aqueles cuxa falsidade se confirme inmediatamente.

b) Avaría ou defecto non detectados do sistema de detección ou protección contra incendios ou fume que poida provocar a perda ou redución da detección ou protección contra incendios.

c) Falta de aviso en caso de fume ou incendio real.

7.º Mandos de voo:

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

b) Limitación de movementos, rixidez ou resposta insuficiente ou tardía no funcionamento de sistemas primarios de mandos de voo ou os seus sistemas asociados de compensación e bloqueo.

c) Embalamento de superficie dos mandos de voo.

d) Vibración de superficie dos mandos de voo percibida pola tripulación.

e) Avaría ou desconexión mecánicas dos mandos de voo.

f) Interferencia significativa co control normal da aeronave ou deterioración da navegabilidade.

8.º Sistema do combustible:

a) Mal funcionamento do sistema de indicación da cantidade de combustible que provoque a perda total ou unha indicación errada da cantidade de combustible a bordo.

b) Fuga de combustible que dea lugar a unha perda importante, perigo de incendio ou contaminación significativa.

c) Mal funcionamento ou defectos do sistema de baleiramento rápido de combustible en voo que provoque perda accidental de cantidades significativas, perigo de incendio, contaminación perigosa do equipamento da aeronave ou imposibilidade de realizar un baleiramento rápido de combustible en voo.

d) Mal funcionamento ou defectos do sistema de carburante que teñan repercusións significativas no abastecemento ou a distribución do combustible.

e) Incapacidade de transferir ou utilizar a cantidade total de combustible utilizable.

9.º Hidráulica:

a) Perda dun sistema hidráulico (só ETOPS).

b) Avaría de funcionamento do sistema de illamento.

c) Perda de máis dun circuíto hidráulico.

d) Avaría do sistema hidráulico auxiliar.

e) Extensión accidental da turbina atmosférica.

10.º Sistema de detección ou protección antixeo:

a) Perda ou menor rendemento non detectados do sistema antixeo e de desconxelación.

b) Perda de máis dun sistema de calefacción de sonda.

c) Incapacidade de conseguir unha desconxelación simétrica das ás.

d) Acumulación anormal de xeo que repercuta significativamente no rendemento ou manexabilidade.

e) Efectos significativos na visibilidade da tripulación.

11.º Sistemas de indicación, aviso e gravación:

a) Mal funcionamento ou defecto de calquera sistema de indicación cando a posibilidade de indicacións significativamente erradas á tripulación poida dar lugar a unha acción incorrecta da tripulación nun sistema esencial.

b) Perda da función de alarma vermella nun sistema.

c) En cabinas de pilotaxe de vidro: perda ou mal funcionamento de máis dun ordenador ou unidade de visualización relacionados coa función de aviso ou visualización.

12.º Tren de aterraxe, freos e pneumáticos:

a) Incendio dos freos.

b) Perda significativa da capacidade de freada.

c) Freada asimétrica que provoque unha desviación significativa da traxectoria.

d) Avaría do sistema de extensión de caída libre do tren de aterraxe (mesmo en probas periódicas).

e) Despregamento ou repregamento non desexados do tren de aterraxe ou das súas portas.

f) Reventón múltiple dos pneumáticos.

13.º Sistemas de navegación (incluído o sistema de aproximacións de precisión) e sistemas de datos aeronáuticos:

a) Perda total ou fallos múltiples do equipamento de navegación.

b) Avaría ou fallos múltiples do equipamento de datos aeronáuticos.

c) Indicación enganosa significativa.

d) Erros de navegación significativos debidos a datos incorrectos ou a un erro na codificación da base de datos.

e) Desviacións laterais ou verticais inesperadas que non fosen causadas polo piloto.

f) Problemas coas instalacións de terra que produzan erros significativos de navegación non asociados ao

cambio do sistema de navegación por inercia ao sistema de radionavegación.

14.º Oxíxeno nunha aeronave presurizada:

a) Perda da subministración de oxíxeno no posto de pilotaxe.

b) Perda de subministración de oxíxeno a un número significativo de pasaxeiros (máis do 10 por cento), mesmo se se detecta en exercicios de mantemento, formación ou proba.

15.º Sistema de aire comprimido:

a) Fuga de aire comprimido quente que dea lugar a un aviso de incendio ou dano estrutural,

b) Perda de todos os sistemas de aire comprimido,

c) Avaría do sistema de detección de fugas de aire comprimido.

ANEXO II

Lista de sucesos relacionados cos servizos de navegación aérea que deben ser notificados

Nota 1: aínda que este anexo enumera a maioría dos sucesos que deben ser notificados, non pode ser totalmente exhaustivo, polo que se deberá notificar tamén calquera outro suceso que en opinión dos interesados cumpra os criterios para ser notificado.

Nota 2: este anexo non inclúe os accidentes e incidentes graves. Ademais de cumprir outros requisitos que atinxen á notificación de accidentes, deberán tamén rexistrarse nas bases de datos mencionadas no artigo 6.2.

Nota 3: este anexo recolle os sucesos dos servizos de navegación aérea que presentan un risco real ou potencial para a seguranza do voo, ou que poden pór en perigo a prestación de servizos de navegación aérea en condicións de seguranza.

Nota 4: o contido deste anexo non exclúe a notificación de calquera suceso, situación ou estado que, se se repite en circunstancias distintas, pero probables, ou se se deixa que persista sen corrixilo, pode crear un perigo para a seguranza da aeronave.

1. Incidentes case-colisión (comprende situacións específicas nas cales se observa que unha aeronave e outra aeronave/o terreo/un vehículo/ unha persoa ou un obxecto están demasiado preto):

a) Infracción das mínimas de separación.

b) Separación insuficiente.

c) Case-impacto co chan sen perda de control (case-CFIT).

d) Incursión en pista que requirise unha manobra evasiva.

2. Incidentes-potencial de colisión ou case-colisión (comprende situacións específicas que poden chegar a ser un accidente ou unha case-colisión se outra aeronave está nas inmediacións):

a) Incursión en pista que non require unha manobra evasiva.

b) Saída de pista da aeronave.

c) Desviación da aeronave do espazo asignado polo control de tránsito aéreo (ATC).

d) Desviación da aeronave da normativa aplicable en materia de xestión do tránsito aéreo (ATM):

1.º Desviación da aeronave dos procedementos aplicables publicados en materia de ATM.

2.º Violación do espazo aéreo.

3.º Desviación do transporte e o funcionamento dos equipamentos da aeronave relacionados co ATM do prescrito na normativa aplicable.

3. Sucesos específicos de ATM (comprende as situacións en que se vexa afectada a capacidade de prestar

servizos de ATM en condicións de seguranza, incluídas aquelas en que, por fortuna, non se puxese en perigo o funcionamento da aeronave en condicións de seguranza). Trátase dos seguintes sucesos:

- a) Incapacidade de prestar servizos de ATM:
 - 1.º Incapacidade de prestar servizos de tránsito aéreo.
 - 2.º Incapacidade de prestar servizos de xestión do tránsito aeroespacial.
 - 3.º Incapacidade de prestar servizos de xestión da afluencia de tránsito aéreo.
- b) Avaría da función de comunicación.
- c) Avaría da función de vixilancia.
- d) Avaría da función de procesamento e difusión de datos.
- e) Avaría da función de navegación.
- f) Seguranza do sistema de ATM.

APÉNDICE

Nos seguintes números conségnanse exemplos de sucesos de ATM que deben ser notificados como consecuencia da aplicación ao funcionamento da aeronave dos criterios xerais mencionados no anexo II.3:

1. Subministración de información significativamente incorrecta, insuficiente ou enganosa por parte de fontes en terra, por exemplo ATC, servizo automático de información terminal (ATIS), servizos meteorolóxicos, bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuais, etc.
2. Altura mínima sobre o terreo inferior á prescrita.
3. Subministración de datos incorrectos de referencia á presión (regulación do altímetro).
4. Transmisión, recepción ou interpretación incorrectas de mensaxes significativas cando isto provoque unha situación perigosa.
5. Infracción das mínimas de separación.
6. Violación do espazo aéreo.
7. Transmisión ilegal de comunicación por radio.
8. Avaría das instalacións do servizo de tránsito aéreo (ATS) de terra ou satélite.
9. Avaría importante de ATC ou de ATM, ou deterioración significativa da infraestrutura do aeródromo.
10. Obstrución de áreas de manobra do aeródromo por aeronaves, vehículos, animais ou obxectos estraños que provoquen ou poidan provocar unha situación perigosa.
11. Erros ou insuficiencias no marcaxe dos obstáculos ou perigos nas áreas de manobra do aeródromo que provoquen unha situación perigosa.
12. Avaría, mal funcionamento significativo ou non dispoñibilidade da iluminación do aeródromo.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA E ALIMENTACIÓN

19152 *ORDE APA/3602/2005, do 17 de novembro, pola que se modifica o Regulamento xeral técnico de control e certificación de sementes e plantas de viveiro.* («BOE» 279, do 22-11-2005.)

A Decisión 98/320/CE da Comisión, do 27 de abril de 1998, relativa á organización dun experimento temporal sobre a mostraxe de sementes e as probas sobre sementes de conformidade coas directivas 66/400/CEE, 66/401/CEE, 66/402/CEE e 69/208/CEE do Consello, puxo en mar-

cha na Unión Europea un experimento temporal que tiña como obxectivo avaliar se a mostraxe e a análise das sementes levadas a cabo baixo supervisión oficial podían constituír unha mellor alternativa ás realizadas de forma oficial. Do resultado do experimento despréndese que, en determinadas circunstancias, estes procedementos relativos á certificación de sementes se poderían simplificar sen ocasionar unha deterioración significativa na calidade das sementes.

A Directiva 2004/117/CE do Consello pola que se modifican as directivas 66/401/CEE, 66/402/CEE, 2002/54/CE, 2002/55/CE e 2002/57/CE no relativo aos exames realizados baixo supervisión oficial e á equivalencia das sementes producidas en países terceiros, establece normas específicas para a realización de inspeccións de campo, mostraxe e exames de sementes baixo supervisión oficial. Así mesmo, estende o campo de aplicación do réxime de equivalencia das sementes recolectadas en países terceiros respecto ás sementes de todas as categorías da Unión Europea.

As directivas citadas no parágrafo precedente foron incorporadas ao ordenamento xurídico interno mediante o Regulamento xeral técnico de control e certificación de sementes e plantas de viveiro, aprobado por orde do 23 de maio de 1986 e modificacións posteriores, e os regulamentos técnicos de control e certificación de sementes de cereais; de plantas forraxeiras; de plantas hortícolas; de millo; de sorgo; de plantas oleaxinosas; de plantas téxtiles, e de remolacha, aprobados por orde do 1 de xullo de 1986 e modificacións posteriores.

Polo que respecta a normas relativas ás inspeccións de campo baixo supervisión oficial, considerouse conveniente, con base na experiencia adquirida, reducir a porcentaxe da superficie que debe ser controlada e inspeccionada por parte de inspectores oficiais.

Canto á mostraxe de sementes e os ensaios de laboratorio realizados baixo supervisión oficial comprobouse que poden constituír unha boa alternativa aos controis oficiais sen ocasionar unha deterioración significativa á calidade das sementes.

Pola presente orde incorpórase ao ordenamento xurídico interno a citada Directiva 2004/117/CE mediante as adecuadas modificacións do Regulamento xeral técnico de control e certificación de sementes e plantas de viveiro.

Na súa virtude, dispoño:

Artigo único. *Modificación da orde do 23 de maio de 1986 pola que se aproba o Regulamento xeral técnico de control e certificación de sementes e plantas de viveiro.*

Modifícase o Regulamento xeral técnico de control e certificación de sementes e plantas de viveiro nos termos seguintes:

1. O número 13 substitúese polo seguinte texto:

«13. Os servizos oficiais de control, por medio do seu persoal, realizarán as inspeccións dos cultivos cando menos nas épocas fixadas polos regulamentos técnicos correspondentes, procurando que estea presente nos campos inspeccionados un representante do produtor. Os citados servizos comunicarán, se é o caso, aos produtores, indicando os motivos, a anulación das parcelas inspeccionadas cando así proceda. En caso de os servizos indicaren a necesidade de realizar operacións de depuración na parcela, o produtor poderá optar pola anulación ou ficará obrigado á realización das operacións indicadas.

A produción obtida en parcelas contratadas que non reciban a aprobación definitiva poderá ser controlada para comprobar o destino posterior dela.