



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

9 de abril de 2010

Núm. 62-1

PROYECTO DE LEY

121/000062 Proyecto de Ley por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(121) Proyecto de Ley.

121/000062

AUTOR: Gobierno.

Proyecto de Ley por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Acuerdo:

Encomendar su aprobación con competencia legislativa plena, conforme al artículo 148 del Reglamento, a la Comisión de Fomento. Asimismo, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo de enmiendas, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 27 de abril de 2010.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de abril de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE ESTABLECE EL PROGRAMA ESTATAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LA AVIACIÓN CIVIL Y SE MODIFICA LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA

Exposición de motivos

La normativa aeronáutica está sujeta a un continuo proceso de modernización y actualización con el objetivo de mantener altos estándares de seguridad operacional. En este sentido, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, reforzó las capacidades de inspección, control y sanción de las autoridades de supervisión, al tiempo que delimitaba las obligaciones de los distintos sujetos implicados en la navegación aérea y la distribución de competencias entre las distintas administraciones públicas.

Una de las finalidades más importantes, perseguidas con la citada modernización de la normativa aeronáutica, es la concerniente a la prevención de riesgos y mejora de las condiciones de seguridad operacional. Para alcanzar este objetivo se crea el denominado Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, en adelante programa, conforme a los requisitos establecidos por la Organización Internacional de Aviación Civil y de acuerdo con las directrices de la Unión Europea. Para ello es necesario modificar la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Este Programa, que forma parte de un nuevo enfoque de carácter preventivo en la vigilancia de la seguri-

dad operacional, permitirá el establecimiento de un sistema de gestión de seguridad integrado por objetivos, reglas y actividades encaminadas a mejorar la seguridad operacional.

El Programa, que aprobará el Gobierno como complemento de las actuaciones inspectoras, constituye un sistema de gestión de la seguridad que, por una parte, definirá la política y los objetivos de seguridad operacional aérea del Estado y, por otra, permitirá el establecimiento de un sistema de captación, recopilación, procesamiento, intercambio y análisis de toda la información relevante sobre la seguridad operacional, la adopción y seguimiento de medidas mitigadoras del riesgo y la promoción de la seguridad.

La integración en el Programa de toda la información en materia de seguridad mejorará la identificación de todos aquellos eventos precursores de los accidentes e incidentes aéreos, anticipándose a una potencial degradación de las barreras de seguridad establecidas, reforzando, por tanto, los niveles de seguridad y previniendo posibles accidentes e incidentes. Además, permitirá el análisis de las amenazas para la seguridad detectadas en el día a día del sector aeronáutico y el examen de la eficacia de las medidas correctoras aplicadas, posibilitando la identificación del nivel y tipo de riesgos en los distintos ámbitos funcionales y la efectividad de las medidas aplicadas para mantener y mejorar los niveles de seguridad, impulsando la aplicación de las mejores prácticas.

Como medida complementaria a los objetivos de seguridad que se fijen en el Programa, se incluye la supervisión y evaluación periódica del grado de cumplimiento de los objetivos de mejora del nivel de seguridad operacional comprometidos por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, en el marco de sus respectivos sistemas de gestión de seguridad.

En el marco de aplicación del Programa, se determinarán reglamentariamente las Administraciones públicas y demás sujetos del sector público y privado que quedarán vinculados al mismo y el alcance de sus obligaciones.

Las Administraciones públicas, civiles y militares, con competencias en materia de seguridad operacional o que incidan en ella, y los órganos competentes para la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil quedarán, en todo caso, vinculados al Programa y deberán actuar coordinadamente. No obstante, el Programa no atribuye competencias de control o supervisión en materia de seguridad operacional y, por tanto, no afecta a las competencias que la normativa vigente atribuye a los distintos organismos, órganos, entes y entidades del sector público.

Por último, y para asegurar la máxima colaboración de todos los sujetos implicados, se garantiza la protección de la información suministrada en el marco del Programa y se protege a los profesionales aeronáuticos, civiles y militares, de los efectos adversos que pudieran derivarse de su colaboración con el programa al sumi-

nistrar información relevante en materia de seguridad, tanto frente a su empleador como frente a los organismos, órganos, entes y entidades públicos que conforman el Programa.

La Ley de Seguridad Aérea sigue así las iniciativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para continuar fortaleciendo la seguridad operacional. Distintos Anexos al Convenio y material guía de OACI han servido de fundamento al Programa de Seguridad Operacional del Estado para aplicar dos principios básicos: la gestión de los riesgos de la seguridad operacional y la garantía de la seguridad operacional. Además, posibilita que el Estado interactúe más eficazmente con los proveedores de productos y servicios en la resolución de problemas de seguridad operacional, actuando coordinadamente con los sistemas de gestión de seguridad operacional implantados en los mismos.

La incorporación al Programa de los órganos militares con competencias en materia de seguridad operacional de la aviación civil exige modificar el artículo 2.2 de la Ley de Seguridad Aérea excepcionando el capítulo que regula el Programa de la exclusión del ámbito de aplicación de la ley que dicho precepto realiza en relación con las aeronaves, instalaciones, sistemas y personal adscritos a la defensa nacional.

Por otra parte, para seguir avanzando en el fortalecimiento de la seguridad aérea, se introducen en la Ley de Seguridad Aérea otras dos mejoras de tipo organizativo y sustantivo.

En primer lugar, se aborda una modificación de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil para fortalecer la independencia de sus miembros y se refuerza el control parlamentario en la designación de su presidente y en el seguimiento de las actuaciones de la Comisión. También se establece un sistema de control para el seguimiento de las medidas adoptadas para el cumplimiento de sus recomendaciones.

Se incide en la protección y mejora al tratamiento reservado de la información obtenida en el marco de aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y como consecuencia de la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil.

En segundo lugar, se adoptan distintas modificaciones dirigidas a mejorar la capacidad de control y supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, reforzando las potestades de los funcionarios con facultades de inspección y actualizando el régimen de las entidades colaboradoras.

La nueva regulación de las entidades colaboradoras limita su ámbito de actuación a la verificación y control de los requisitos establecidos por la normativa que resulte de aplicación a las actividades de aviación civil no reguladas por normas comunitarias. Conforme a la normativa comunitaria vigente, las entidades colaboradoras podrían actuar, entre otras, en el ámbito de las

actividades realizadas con las aeronaves enumeradas en el anexo II del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil, y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, a las que, en los términos previstos en los artículos 4.4 y 4.5, no se aplica dicho Reglamento. Entre ellas, se encuentran las aeronaves históricas, las diseñadas para fines de investigación o experimentación, las aeronaves construidas por aficionados y las aeronaves de peso máximo al despegue inferior al descrito en ese anexo.

La colaboración podrá extenderse a la emisión del certificado o autorización que acredite la conformidad con las normas aplicables y que permite el ejercicio de la actividad y a la supervisión continuada de la organización, persona o producto de que se trate.

Para agilizar el recurso a estas entidades, se prevén en la Ley de Seguridad Aérea los requisitos básicos que éstas deben acreditar y que se concretarán en la convocatoria que realice la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La disposición adicional única de esta ley prevé dos mecanismos para que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueda dotarse de personal especializado para el ejercicio de sus funciones: la creación de tres especialidades propias en determinadas escalas de funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento y la utilización, con carácter permanente, del sistema de concurso-oposición para la selección del personal laboral y funcionario de la Agencia. En dichos procesos de selección se tendrá en cuenta la experiencia profesional de los candidatos.

Por último, se modifica el artículo 22 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, para actualizar la tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea e incorporar la derivada de aquellas actividades que debe realizar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, conforme a las modificaciones introducidas en materia de entidades colaboradoras y demostraciones aéreas.

Artículo único. Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 2.2, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Las aeronaves militares, los sistemas aeroportuarios y de navegación aérea y los servicios, actividades e instalaciones adscritos a la defensa nacional, así como su personal, están excluidos del ámbito de apli-

cación de esta Ley y quedarán sujetas a su legislación específica. Sin perjuicio de anterior, lo dispuesto en el título II, capítulo I, será de aplicación en las instalaciones militares y sistemas de navegación aérea que presten servicios a la aviación civil.»

Dos. Se da nueva redacción a la denominación del título II, que pasa a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO II

Gestión en materia de seguridad operacional»

Tres. Se introduce en el título II el capítulo I, bajo la rúbrica de «Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil», que estará integrado por los artículos 10 bis y ter, que quedan redactados en los siguientes términos:

«CAPÍTULO I

Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil

Artículo 10 bis. Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

1. Para mejorar con carácter preventivo los niveles de seguridad operacional se aprobará un Programa de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, de conformidad con los requisitos adoptados en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de acuerdo con las directrices de la Unión Europea.

El Programa Estatal de Seguridad Operacional del Estado establecerá la política y objetivos de seguridad aérea del Estado, mediante la gestión de los riesgos, el afianzamiento y la promoción de la seguridad.

Especialmente, el Programa permitirá la recopilación, el intercambio y el análisis de la información sobre seguridad operacional y su gestión integrada.

2. El Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de los Ministros de Fomento y Defensa, aprobará el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y acordará su revisión en los términos que se determinen reglamentariamente.

Reglamentariamente se establecerán los órganos, organismos públicos, entes, entidades, y sujetos, públicos y privados, obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, y el alcance de sus obligaciones.

3. En todo caso, quedarán obligados por el Programa los organismos, órganos, entes y entidades, del sector público civil y militar, con competencias en materia de control o supervisión sobre la seguridad operacional de la aviación civil o que incidan en ella, debiendo concretarse reglamentariamente los mecanismos de coordinación entre ellos.

Asimismo, quedan obligados por el Programa, con los límites previstos en el artículo 19.2, los órganos competentes para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.

4. Entre las obligaciones de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos, públicos o privados, vinculados por el Programa de conformidad con lo previsto en el apartado 2, se incluirán, en todo caso, el suministro de la información que se les requiera y el establecimiento, de acuerdo con la normativa vigente, de sistemas de gestión de seguridad operacional en sus organizaciones.

Dichos sistemas deberán identificar amenazas para la seguridad, aplicar las medidas correctoras para mantener un nivel aceptable de seguridad y mejorar dicho nivel. En el marco de dichos sistemas, los proveedores de servicios y productos aeronáuticos acordarán con los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el primer párrafo del apartado 3 objetivos de mejora del nivel de seguridad operacional cuyo cumplimiento se supervisará permanentemente y evaluará de manera periódica.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es la entidad competente para coordinar la implantación y ejecución del Programa, así como para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él, sin que esto altere las competencias que la normativa vigente atribuye a las autoridades nacionales de supervisión y al resto de los organismos, órganos, entes y entidades a que se refiere el apartado 3, primer párrafo.

Los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el primer párrafo del apartado 3, incluida la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, son responsables de la definición, ejecución y gestión del Programa en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 10 ter. Protección de la información del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

1. Los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 10 bis.3, primer párrafo, utilizarán la información facilitada por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco del Programa a los exclusivos efectos de prevenir, evaluar los riesgos para la seguridad y mejorar los niveles de seguridad operacional. Asimismo, dichos obligados se abstendrán de adoptar cualquier tipo de medida desfavorable como consecuencia de dicha información o de incorporarla a procedimientos ya iniciados, salvo que conste de forma manifiesta que las actuaciones realizadas se han producido con dolo o negligencia grave.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no obsta para que se utilice el resultado de los análisis de la información facilitada en el marco del citado Programa para orientar

la inspección aeronáutica hacia las áreas que requieran mayor prevención.

2. Los empleados, civiles y militares, de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos obligados por el Programa que informen sobre accidentes, sucesos, deficiencias de seguridad, o amenazas con afección, real o potencial, sobre la seguridad operacional no podrán sufrir, por el hecho de informar, efectos adversos en su puesto de trabajo por parte del empleador, público o privado, salvo en los supuestos en que se acredite mala fe en su actuación.

Se entenderán nulas y sin efecto las decisiones del empleador tomadas en perjuicio o detrimento de los derechos laborales de los trabajadores que hayan actuado conforme a lo señalado en el párrafo anterior.»

Cuatro. Se introduce en el título I el capítulo II, bajo la rúbrica «Investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil», en el que se integran los artículos 11 a 18, ambos inclusive:

«CAPÍTULO II

Investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil»

Cinco. Se modifica el artículo 14, que queda redactado como sigue:

«Artículo 14. Composición y funciones.

1. El Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un presidente y un máximo de nueve vocales, designados por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de la aviación civil.

2. El Ministro de Fomento, con carácter previo a su designación, pondrá en conocimiento de la Comisión competente del Congreso de los Diputados el nombre de la persona propuesta como presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Dentro del plazo de un mes, desde la recepción de la correspondiente comunicación, la Comisión competente del Congreso de los Diputados manifestará su aceptación o veto razonado. Durante dicho plazo, la citada Comisión podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para dar cuenta de las líneas básicas de actuación a desarrollar por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil durante su mandato.

Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso, se entenderá aceptada la propuesta y el Ministro de Fomento designará al candidato.

3. El presidente y los vocales de la Comisión se renovarán cada seis años. Todos los miembros de la

Comisión actuarán con independencia en el ejercicio de sus funciones.

4. Los miembros de la Comisión cesarán en su cargo por renuncia aceptada por el Ministro de Fomento, expiración del término de su mandato o por separación acordada por el Ministro de Fomento y fundada en la incapacidad permanente para el ejercicio de sus funciones, la sanción firme por infracciones graves o muy graves en materia de seguridad aérea, grave incumplimiento de sus obligaciones o condena por delito doloso.

5. Reglamentariamente se regulará la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil y las reglas de funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil.

6. La Comisión, dentro del primer semestre del año, elaborará una memoria sobre las actividades y recomendaciones realizadas el año natural anterior, así como sobre la situación y cumplimiento de las recomendaciones efectuadas en años anteriores. La memoria se remitirá anualmente al Ministerio de Fomento para su traslado a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.»

Seis. Se modifica el artículo 16 que queda redactado como sigue:

«Artículo 16. Publicidad de los informes y recomendaciones.

1. Concluida la investigación técnica, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil aprobará un informe y formulará, cuando lo considere necesario, recomendaciones sobre seguridad aérea destinadas a prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes.

El informe final de la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves deberá aprobarse, si es posible, en el plazo de un año desde la fecha en que se produjo el accidente o incidente. En otro caso, se aprobará un informe provisional al menos en cada aniversario del accidente o incidente grave, detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.

La Comisión hará públicos los informes y recomendaciones en su página de internet.

2. Los destinatarios de las recomendaciones sobre seguridad aérea deberán comunicar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil las medidas preventivas adoptadas y previstas o, en su caso, las razones justificativas de su falta de adopción. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil trasladará copia de estas comunicaciones al organismo designado a tal efecto por el Programa de Seguridad Operacional de la Aviación Civil.

Cuando los destinatarios de las recomendaciones sean las autoridades públicas españolas deberán, además, evaluar las recomendaciones de la Comisión y, en

su caso, adoptar las medidas precisas para el cumplimiento de las que se consideren proporcionadas y apropiadas para prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes.

Reglamentariamente se determinarán los plazos en que debe darse cumplimiento a lo dispuesto en este apartado.»

Siete. Se modifica el artículo 17 al que se añaden los nuevos apartados 3 y 4 que quedan redactados como sigue:

«3. Los costes derivados de la búsqueda, recuperación y conservación de las aeronaves involucradas en un accidente, su contenido o sus partes, podrán ser repercutidos en los explotadores de dichas aeronaves si el investigador encargado considera que esas labores están justificadas por necesidades de la investigación.

Concluida la investigación, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil los pondrá a disposición de sus propietarios que deberán hacerse cargo de ellos en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su puesta a disposición. En otro caso, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil acordará, con cargo a los propietarios, el destino que deba darse a tales bienes.

4. La exacción de los gastos previstos en el apartado anterior podrá llevarse a cabo por el procedimiento administrativo de apremio.»

Ocho. Se adiciona al título I un nuevo capítulo III, integrado por el artículo 19, que se modifica, y el nuevo artículo 19 bis, que pasan a tener la siguiente redacción:

«CAPÍTULO III

Protección de la Información

Artículo 19. Carácter reservado de la información.

1. Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones, indicadores e informes facilitados en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 10 bis.3, párrafo primero, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines previstos en él.

2. Igualmente tiene carácter reservado y sólo podrá ser utilizada para los fines previstos en el artículo 12 la siguiente información obtenida en la investigación técnica de un accidente o incidente:

a) La resultante de las entrevistas realizadas por la autoridad encargada de la investigación a las personas implicadas en el accidente o a los testigos de éste.

b) La identidad de las personas que han sido entrevistadas en el curso de la investigación.

c) La información de carácter personal recogida en el curso de la investigación particularmente sensible, incluidos la relativa a la salud de los testigos o las personas implicadas.

d) Las grabaciones de imagen o de las conversaciones en el puesto de pilotaje y sus transcripciones, así como las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y sus transcripciones.

e) La información escrita o electrónica sobre las grabaciones de las unidades de control de tránsito aéreo y sus transcripciones, incluidos los informes realizados con fines internos.

f) Las comunicaciones entre quienes hayan participado en la operación de la aeronave.

g) La información generada en el curso de la investigación técnica, incluidas las anotaciones, declaraciones provisionales, los borradores, los proyectos de informes, preliminares o definitivos, o partes de los mismos.

h) Las opiniones expresadas por los investigadores en el análisis de la información, incluida la información contenida en los registradores de datos de vuelo.

i) La información y las pruebas proporcionadas por las autoridades de investigación de otros Estados, cuando así se solicite por dichas autoridades.

j) La comunicación de las recomendaciones de seguridad a sus destinatarios, cuando así lo acuerde la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

3. Este deber de reserva vinculará:

a) A todos los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 10 bis.3, párrafo primero, y a quienes presten servicios en ellos.

b) A los miembros del Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, al personal investigador que la asiste y al resto del personal a su servicio, así como a quienes éstos hayan suministrado información en el marco de la investigación.

c) A cuantas personas tengan acceso a dicha información en el ejercicio de funciones de colaboración o de modo accidental.

4. El incumplimiento del deber de reserva regulado en este artículo determinará las responsabilidades penales y las demás previstas por las leyes.

5. Los obligados por el deber de reserva no podrán prestar declaración ni publicar, comunicar o exhibir datos o documentos reservados, ni siquiera después de haber cesado en el servicio, salvo permiso expreso, según corresponda, del órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación

Civil, que sólo podrá otorgarse en los supuestos previstos en el artículo siguiente. Si dicho permiso no fuera concedido, la persona afectada mantendrá la reserva y quedará exenta de la responsabilidad que de ello se derive.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil podrá autorizar la cesión de la información prevista en el apartado 2, letras e), f) y j), al órgano competente del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y a las administraciones públicas competentes en materia de seguridad operacional para la aviación civil.

6. Los sujetos del sector público y privado obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil establecerán protocolos que permitan preservar el carácter reservado de la información.

Artículo 19 bis. Cesión o comunicación de la información.

1. La información a la que se refiere el artículo 19 sólo podrá ser comunicada o cedida a terceros en los casos siguientes:

a) Cuando sea requerida por los órganos judiciales o el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

b) Cuando lo soliciten las Comisiones parlamentarias de investigación a que se refiere el artículo 76 de la Constitución. Los miembros de la Comisión de investigación que reciban la información vendrán obligados a mantener su reserva.

El Presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil o el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda en función de que la información cedida sea la relativa a la investigación técnica de accidentes o incidentes o al Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, podrán solicitar motivadamente que las sesiones de dichas Comisiones parlamentarias se declaren secretas.

c) Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actúen en cumplimiento de deberes de colaboración establecidos en normas internacionales, comunitarias o nacionales, bajo la exigencia de recíproca confidencialidad, y siempre que los destinatarios de la colaboración sean personas o entidades que participen en la investigación de accidentes e incidentes, u otros organismos que tengan atribuidas responsabilidades similares en otros Estados o en la Unión Europea o sus Agencias, así como la Organización de Aviación Civil Internacional.

d) Cuando a juicio de los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo 10 bis.3, párrafo primero, se considere que la

comunicación de determinados datos entre sí o a la autoridad aeronáutica y a las personas y organizaciones aeronáuticas afectadas, sea necesaria para prevenir accidentes o incidentes.

2. En el supuesto previsto en el apartado 1.a), los obligados a facilitar la información podrán solicitar a los órganos judiciales o al Ministerio Fiscal que mantengan el carácter reservado de esa información y que adopten las medidas pertinentes para garantizar la reserva durante la sustanciación del proceso.

El órgano judicial podrá adoptar cuantas medidas procedan para proteger la información y, en particular, podrá prohibir su publicación o comunicación.»

Nueve. Se modifica el artículo 25.2, al que asimismo se añade una letra d), redactándose de nuevo los apartados 3 y 4:

«2. Los funcionarios de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea facultados para la realización de funciones de inspección aeronáutica tendrán, en el desempeño de sus funciones inspectoras, las siguientes atribuciones:

[...]

d) La potestad de obligar al personal aeronáutico a someterse a pruebas para la detección del consumo de alcohol y sustancias estupefacientes, psicotrópicas o de efectos análogos.

3. El personal que desempeñe, participe o haya desempeñado o participado en funciones relacionadas con la inspección aeronáutica está obligado a guardar el debido secreto respecto de los hechos, datos, informaciones, origen de posibles denuncias o antecedentes que conocieran en relación con el ejercicio de sus funciones. Los obligados por el deber de secreto no podrán divulgar, comunicar o difundir dicha información y sólo podrán prestar declaración cuando expresamente hayan sido autorizados para ello por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

4. Las personas físicas y jurídicas, públicas o privadas, que sean objeto de inspección o supervisión tienen el deber de colaborar y facilitar el buen fin de la misma, y de comparecer ante las oficinas o locales de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cuando fueran requeridos para ello por el personal que desarrolle las labores de inspección.»

Diez. Se modifica el artículo 26, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 26. Entidades y personal colaborador.

1. En las actividades de aviación civil no reguladas por normas comunitarias sobre aviación civil, la

Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá llevar a cabo, a través de personas y entidades colaboradoras debidamente autorizadas, las actividades de verificación y control de los requisitos establecidos por la normativa que resulte de aplicación y la emisión de los certificados o autorizaciones que acrediten la conformidad con las normas aplicables, así como la supervisión continuada de la organización, persona o producto de que se trate.

Las personas y entidades colaboradoras actuarán bajo la dirección y supervisión continuada de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Las personas y entidades colaboradoras, para ser autorizadas, deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Disponer de medios adecuados, capacidad y especialización técnica acreditadas.

b) Tener implantado un sistema de calidad y de gestión de la seguridad.

c) Respetar en su actuación los principios de objetividad, imparcialidad y confidencialidad respecto a los datos o información que conozcan por razón de su actividad.

d) Contratar los seguros o constituir los depósitos o fianzas que se establezcan para cubrir su responsabilidad por los riesgos derivados de su actuación.

e) No intervenir directamente ni como representantes autorizados o colaboradores en el diseño, fabricación, comercialización o mantenimiento de productos, piezas, equipos, componentes o sistemas, en su explotación o utilización, o en la prestación de servicios relacionados con ellos.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea decidirá mediante convocatoria pública los ámbitos que se abrirán a la colaboración de personas o entidades interesadas. En la convocatoria pública se concretarán los requisitos exigibles a las personas o entidades que concurren y se determinará el alcance de la autorización otorgada, que será de carácter indefinido.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá revocar la autorización en caso de incumplimiento de las condiciones exigidas para su funcionamiento, así como cuando motivadamente acuerde realizar por sí misma las actividades encomendadas a las personas o entidades colaboradoras.

4. En los supuestos en que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea autorice a las personas o entidades colaboradoras para la emisión de los certificados o autorizaciones que acrediten la conformidad con las normas aplicables y la supervisión continuada de la organización, persona o producto de que se trate, se sustanciará ante ellas todo el procedimiento hasta la concesión de la certificación o autorización, su renovación o revocación.

En el resto de los supuestos el resultado de la actividad de verificación o control se integrará en el procedi-

miento administrativo que se sustancie ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la emisión de la certificación o autorización, su renovación o revocación.

5. Frente a los actos de las personas o entidades colaboradoras que se incardinan en los supuestos previstos en el artículo 107.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, los interesados podrán reclamar ante la persona o entidad colaboradora.

La resolución de estas reclamaciones podrá ser impugnada ante el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. A este recurso le será de aplicación lo dispuesto para el recurso de alzada en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Once. Se adicionan al artículo 33 dos nuevos apartados, el 14.^a y 15.^a, que pasan a tener la siguiente redacción:

«14.^a Facilitar a los órganos y organismos públicos obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil la información relativa a su actividad que se les requiera en el marco de aquél y, en particular, la que permita determinar el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad operacional.

15.^a Cumplir los compromisos adquiridos ante los organismos públicos obligados por el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.»

Doce. Se modifica el artículo 50.2.3.^a, que queda redactado en los siguientes términos:

«3.^a El incumplimiento de los deberes de reserva y confidencialidad establecidos en los artículos 19 y 26 de esta Ley.»

Disposición adicional primera. Personal de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

1. Tanto en la Escala de Técnicos Facultativos Superiores de Organismos Autónomos dependientes del Ministerio de Fomento como en la de Titulados de Escuelas Técnicas de Grado Medio de Organismos Autónomos dependientes de dicho Departamento se crean las siguientes especialidades adscritas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea:

- a) Especialidad transporte aéreo.
- b) Especialidad operaciones aéreas.
- c) Especialidad navegación aérea.

La convocatoria, en su caso, de estas especialidades se efectuará por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea previo el correspondiente convenio con el Ministerio de Fomento, con el límite del número de plazas incorporadas a la Oferta de Empleo Público Estatal.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea aplicará preferentemente un sistema de concurso-oposición para la selección de su personal, laboral y funcionario, de forma que, tanto para determinar la relación de personas que han superado el conjunto del proceso como para determinar la relación entre ellas, se sumarán las puntuaciones obtenidas en las fases de oposición y de concurso. La puntuación obtenida en la fase de concurso no podrá suponer por sí sola la superación del proceso selectivo ni suponer más del 40 por ciento de la puntuación máxima total.

Disposición adicional segunda. Aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y bases aéreas abiertas al tráfico civil.

La responsabilidad de la aplicación y ejecución del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil en los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y en las bases aéreas abiertas al tráfico civil se ajustará al régimen de competencias establecido por la normativa que los regule.

Disposición final primera. Modificación del artículo 22 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Se modifican los apartados dos y cuatro del artículo 22, «tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de navegación aérea», de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en los siguientes términos:

Uno. Las tarifas vigésima y vigésimo primera del artículo 22, apartado dos, quedan redactadas como sigue:

«Tarifa vigésima. Expedición y mantenimiento de la autorización de personal o entidad colaboradora.

Tarifa vigésimo primera. Expedición y renovación de la autorización de un centro médico aeronáutico y de un médico examinador aéreo.»

Dos. Se adiciona la tarifa trigésimo segunda al artículo 22, apartado dos, del siguiente tenor:

«Tarifa trigésimo segunda. Expedición de la declaración de conformidad aeronáutica de las demostraciones aéreas.»

Tres. Se modifican las tarifas vigésima y vigésimo primera del artículo 22, apartado cuatro, que quedan redactadas en los siguientes términos:

«Tarifa vigésima. La cuantía de la tasa será de 6.040 euros por expedición de la autorización de entidad colaboradora.

Para el mantenimiento de la autorización, la cuantía de la tasa será 3.314,80 euros.

Tarifa vigésima primera. La cuantía de la tasa será:

a) Por expedición y por renovación de la autorización de centros médicos aeronáuticos, 1.066,84 euros.

b) Por expedición de la autorización de médico examinador:

348,65 euros por expedición de la autorización para la emisión de certificados de clase 2.

522,97 euros por expedición de la autorización para la emisión de certificados de clase 1 ó 3, o de más de una clase a la vez.

c) Por renovación de la autorización de médico examinador, 174,33 euros.»

Cuatro. Se adiciona la tarifa trigésimo segunda al artículo 22, apartado cuatro, del siguiente tenor:

«La cuantía de la tasa será de 1.535 euros.»

Disposición final segunda. Título competencial.

Esta Ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a de la Constitución en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**