BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY | **29 de diciembre de 2010** | **Núm. 62-25**

INFORME DE LA PONENCIA

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.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales del Informe emitido por la Ponencia sobre el 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de diciembre de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro.**

A la Comisión de Fomento

La Ponencia encargada de redactar el Informe sobre el 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, integrada por los Diputados, don Rafael Simancas Simancas (GS), doña María Dolors Puig Gasol (GS), doña Ana María Fuentes Pacheco (GS), don Andrés José Ayala Sánchez (GP), don Sebastián González Vázquez (GP), don Pere Macias Arau (GC-CiU), don José Ramón Beloki Guerra (GV-EAJ-PNV), doña Nuria Buenaventura Puig (GER-IU-ICV) y don Francisco Jorquera Caselas (GMx) ha estudiado con todo detenimiento dicha iniciativa, así como las enmiendas presentadas, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 113 del Reglamento elevan a la Comisión el siguiente:

INFORME

La Ponencia, tras el estudio de las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley, adopta los siguientes acuerdos:

Se acepta la enmienda 11 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Se aceptan las enmiendas 20, 21, 28, 29, 36, 37, 40, 44 y 45 del Grupo Parlamentario Popular.

Se aceptan las enmiendas 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79 y 81 del Grupo Parlamentario Socialista.

Se aceptan parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional las enmiendas 2 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y 23 del Grupo Parlamentario Popular, quedando redactado el primer párrafo del apartado 2 del artículo 10 bis y en los siguientes términos:

«2. El Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de los Ministros de Fomento y Defensa, en el ámbito de sus competencias, aprobará el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y acordará su revisión en los términos que se determinen reglamentariamente y designara el órgano superior responsable de impulsarlo. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la iniciativa en la elaboración del Programa, para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Fomento.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional las enmiendas 2 del Grupo Parlamentario

Vasco (EAJ-PNV) y 23 del Grupo Parlamentario Popular, añadiendo una nueva Disposición adicional que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional tercera (nueva). Aprobación del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

El Consejo de Ministros aprobará el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil en el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta Ley.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional las enmiendas 3 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), 46 y 47 del Sr. Jorquera Caselas, 51 y 52 de la Sra. Díez González del Grupo Parlamentario Mixto quedando redactado el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 10 bis y en los siguientes términos:

«Dichos sistemas deberán identificar amenazas para la seguridad, aplicar las medidas preventivas para mantener un nivel aceptable de seguridad y mejorar dicho nivel, así como garantizar en todo momento la confidencialidad de la información que pueda llevar a identificar datos de carácter privado del personal implicado, en los términos previstos reglamentariamente conforme a la normativa OACI. 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.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional las enmiendas 4 y 5 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), 55 de la Sra. Díez González del Grupo Parlamentario Mixto, 30, 31 y 32 del Grupo Parlamentario Popular y 15 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) quedando redactados los apartados 1 y 2 del artículo 14 en los siguientes términos:

«1. El Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un presidente, un mínimo de cuatro 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, para lo cual se tendrá en cuenta los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos obtenidos.

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 las personas propuestas como presidente y vocales de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, dando traslado de su currículo.

Dentro del plazo de un mes, desde la recepción de la correspondiente comunicación, la Comisión competente del Congreso de los Diputados manifestará su aceptación de la persona propuesta como presidente o su veto razonado. Durante dicho plazo, la citada Comisión podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para presidente 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.»

Se acepta parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional la enmienda 6 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), quedando redactado el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 14 en los siguientes términos:

«En los supuestos de separación del cargo, el Ministro de Fomento remitirá a la Comisión competente del Congreso de los Diputados una comunicación en la que conste la causa de la separación.»

Se acepta parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional la enmienda 10 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), añadiendo un nuevo párrafo al final del apartado 1 del artículo 10 bis y quedando redactado en los siguientes términos:

«La información sobre seguridad operacional facilitada voluntariamente en la que no se aprecie dolo o negligencia grave no podrá utilizarse como medio de prueba válido para cualquier tipo de procedimiento administrativo, ni podrá revelarse al público, salvo lo dispuesto en el artículo 19, con el fin de asegurar la continua disponibilidad para poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a unas enmiendas transaccionales la enmienda 14 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), 27 del Grupo Parlamentario Popular y 54 de la Sra. Díez González del Grupo Parlamentario Mixto, añadiendo un nuevo apartado 3 en el artículo 10 ter quedando redactado en los siguientes términos:

«3. (nuevo). Lo dispuesto en el apartado 1 será aplicable a las medidas preventivas adoptadas por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco de sus sistemas de gestión de la seguridad operacional o mecanismos equivalentes habilitados conforme a lo previsto en el artículo anterior.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a unas enmiendas transaccionales la enmienda 14 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), 27 del Grupo Parlamentario Popular y 54 del Grupo Parlamentario Mixto, quedando redactado el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 10 bis en los siguientes términos:

«Dichos sistemas deberán identificar amenazas para la seguridad, aplicar las medidas preventivas para man-

tener un nivel aceptable de seguridad y mejorar dicho nivel, así como garantizar en todo momento la confidencialidad de la información que pueda llevar a identificar datos de carácter privado del personal implicado, en los términos previstos reglamentariamente conforme a la normativa OACI. 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.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a unas enmiendas transaccionales la enmienda 19 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), 80 del Grupo Parlamentario Socialista y 49 del Sr. Jorquera Caselas y 60 de la Sra. Díez González del Grupo Parlamentario Mixto, añadiendo un nuevo apartado Dieciséis que queda redactado en los siguientes términos:

«Dieciséis (nuevo). Se adiciona una nueva Disposición adicional novena del siguiente tenor:

Disposición adicional novena. Protocolo de colaboración en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil.

El Gobierno, previo informe del Consejo General del Poder Judicial y del Ministerio Fiscal, elaborará un Protocolo de actuación de las autoridades judiciales y del Ministerio Fiscal en los casos en los que éstos deban cooperar o coordinarse con otras autoridades en el curso de la investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil.»

Se acepta parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional la enmienda 22 del Grupo Parlamentario Popular, quedando redactado el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 10 bis en los siguientes términos:

«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, la promoción de la seguridad y el establecimiento de los indicadores de seguridad para su evaluación.»

Se acepta parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional la enmienda 24 del Grupo Parlamentario Popular, quedando redactado el tercer párrafo del apartado 2 del artículo 10 bis en los siguientes términos:

«Antes de su aprobación, el Ministro de Fomento comparecerá ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados para informar de las líneas generales de la propuesta que se prevé elevar al Consejo de Ministros.

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, así como las funciones que corresponden al órgano superior responsable de impulsarlo.»

Se acepta parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional la enmienda 25 del Grupo Parlamentario Popular, añadiendo un nuevo párrafo al final del apartado 4 del artículo 10 bis que queda redactado en los siguientes términos:

«Entre otros, quedan vinculados al programa los proveedores de servicios de navegación aérea para la aviación civil, los gestores de aeródromos civiles de uso público, los operadores de transporte aéreo por avión o helicóptero, las escuelas de formación en vuelo, las organizaciones aprobadas de mantenimiento de aeronaves y los operadores de trabajos aéreos cuya vinculación al programa se considere relevante para la seguridad operacional de la aviación civil.»

Se acepta parcialmente de acuerdo a una enmienda transaccional la enmienda 26 del Grupo Parlamentario Popular, añadiendo un nuevo párrafo al final del apartado 5 del artículo 10 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

«En el primer semestre de cada ejercicio la Agencia Estatal de Seguridad Aérea elevará al Secretario de Estado de Transportes, una memoria anual sobre el grado de implantación del programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y el nivel de cumplimiento en el ejercicio anterior de los objetivos fijados en él. El Ministerio de Fomento remitirá esta memoria anual a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.»

Se aceptan parcialmente de acuerdo a unas enmiendas transaccionales la enmienda 41 del Grupo Parlamentario Popular y 77 del Grupo Parlamentario Socialista, añadiendo un nuevo apartado Trece que queda redactado en los siguientes términos:

«Trece (nuevo). Se modifica el artículo 50.2 adicionándole el apartado 4.ª, del siguiente tenor:

«4.ª El incumplimiento por los sujetos sometidos a esta ley de la obligación de informar justificadamente acerca de las medidas a adoptar o de las razones por las que no se adoptarán medidas, como consecuencia de las recomendaciones remitidas por la autoridad de investigación técnica de accidentes o el retraso en cumplir tales obligaciones, así como de la obligación de informar acerca de su estado de cumplimiento o posibles desviaciones.»

Se acepta una enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista, añadiendo un nuevo artículo 48 bis que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 48. bis. Infracciones en relación con control del tránsito aéreo.

1. Constituyen infracciones administrativas muy graves en relación con el control del tránsito aéreo las siguientes conductas realizadas por los controladores de tránsito aéreo:

1. Simular enfermedad o disminución de la capacidad psicofísica o dificultar o negarse a realizar los controles médicos a los que hace referencia el apartado 4 del artículo 34.
2. Dificultar, retrasar o negarse a realizar las labores de formación o instrucción que sean establecidas por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el ejercicio de su poder de organización y dirección.
3. Dificultar, retrasar o negarse a recibir la formación o instrucción que haya sido establecida por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el ejercicio de su poder de organización y dirección.
4. Dificultar, retrasar o negarse a realizar las pruebas o exámenes de aptitud física, psíquica o de competencia lingüística que establezca el proveedor de servicios de tránsito aéreo, en la forma y los plazos que éste estime pertinentes para garantizar la eficacia, continuidad y seguridad del servicio.
5. Obstaculizar o impedir las pruebas de calidad o auditorías que realice tanto el proveedor de servicios de tránsito aéreo como la Autoridad Nacional de Supervisión.
6. La falta de asistencia injustificada al puesto de trabajo, el abandono del mismo sin autorización del proveedor de servicios de tránsito aéreo, así como la no atención injustificada al servicio de imaginaria que tenga programado cuando fuera convocado por dicho proveedor.
7. En los supuestos de cambio de proveedor de tránsito aéreo, dificultar, obstaculizar o negarse a prestar la debida colaboración y a suministrar la formación e instrucción así como la información necesaria para que dicho cambio se produzca con garantías de seguridad, eficacia y continuidad.

2. Además de las sanciones y las medidas indemnizatorias que correspondan conforme a lo señalado en los artículos 55 y 57, las infracciones previstas en el apartado anterior llevarán aparejada en todo caso la sanción accesoria de pérdida definitiva de la licencia de control de tránsito aéreo de que sea titular el responsable de la infracción.

3. Tanto los proveedores de servicio de navegación aérea como la Autoridad Aeronáutica tendrán pleno acceso a las grabaciones y comunicaciones relativas al control del tránsito aéreo en orden a poder controlar, supervisar, auditar e inspeccionar la prestación del servicio, así como para realizar el estudio o análisis de los posibles incidentes producidos.

Los proveedores de tránsito aéreo y la Autoridad Aeronáutica establecerán los mecanismos necesarios para preservar la confidencialidad de las comunicaciones, no pudiendo difundir ninguno de los datos, grabaciones o comunicaciones que hayan obtenido en aplicación de lo establecido en este apartado. El incumplimiento de este deber se considerará infracción administrativa grave.»

— Se mantienen vivas para su defensa en Comisión el resto de enmiendas.

— En lo demás se mantiene el texto del Proyecto quedando el mismo como figura en el Anexo adjunto.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de diciembre de 2010.—**Rafael Simancas Simancas, María Dolors Puig Gasol, Ana María Fuentes Pacheco, Andrés José Ayala Sánchez, Sebastián González Vázquez, Pere Macias Arau, José Ramón Beloki Guerra, Nuria Buenaventura Puig** y **Francisco Jorquera Caselas,** Diputados.

ANEXO

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 seguridad 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 suministrar 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 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 elimina de la Ley de Seguridad Aérea la regulación de la investigación técnica de accidentes e incidentes abordada por el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación civil y por el que se deroga al Directiva 94/56/CE, a cuya regulación se remite expresamente. No obstante, se refuerza la protección de la información protegida en la norma comunitaria abordando aquéllos aspectos que deben ser completados por los ordenamientos nacionales y se asegura el cumplimiento de las obligaciones impuestas en relación con la información que debe facilitarse a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil sobre el seguimiento de sus recomendaciones tipificando como infracción su incumplimiento.**

Asimismo, se incide en la protección de la información obtenida en el marco de aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional y se modifica la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil para fortalecer la independencia de sus miembros y reforzar el control parlamentario en la designación de su presidente y en el seguimiento de sus actuaciones.

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.

Asimismo se refuerza la protección de los usuarios del transporte aéreo al posibilitar un mayor control del cumplimiento por las compañías aéreas de las obligaciones impuestas por la normativa comunitaria en materia de derechos de los usuarios del transporte aéreo. Por último, se impone a los operadores aéreos la obligación de transportar gratuitamente, como equipaje de mano, los objetos adquiridos en las tiendas situadas en las áreas de embarque para evitar prácticas lesivas para los derechos de los pasajeros y la actividad comercial de los aeropuertos.

La disposición adicional **primera** 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 **y se introducen unas modificaciones puntuales en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, al objeto de adecuar el régimen de matrícula de aeronaves y documentación obligatoria a bordo a la realidad española actual.**

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 aplicación 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 **adscritos a la defensa nacional** 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 11 y 12, que quedan redactados en los siguientes términos:

«CAPÍTULO I

Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil

Artículo **11 (antes 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, la promoción de la seguridad **y el establecimiento de los indicadores de seguridad para su evaluación.**

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

La información sobre seguridad operacional facilitada voluntariamente en la que no se aprecie dolo o negligencia grave no podrá utilizarse como medio de prueba válido para cualquier tipo de procedimiento administrativo, ni podrá revelarse al público, salvo lo dispuesto en el artículo 19, con el fin de asegurar la continua disponibilidad para poder tomar medidas preventivas adecuadas y oportunas.

2. El Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de **los** Ministros de Fomento y Defensa, **en el ámbito de sus competencias,** aprobará el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y acordará su revisión en los términos que se determinen reglamentariamente **y designara el órgano superior responsable de impulsarlo. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la iniciativa en la elaboración del Programa, para su elevación a los órganos competentes del Ministerio de Fomento.**

Para la aprobación del Programa Estatal de Seguridad Operacional se deberá tener en cuenta como principio básico la protección sobre la información de Seguridad Operacional con el fin de que esta no se utilice de forma inapropiada.

Antes de su aprobación, el Ministro de Fomento comparecerá ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados para informar de las líneas generales de la propuesta que se prevé elevar al Consejo de Ministros.

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, **así como las funciones que corresponden al órgano superior responsable de impulsarlo.**

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 **se integran en el Programa**, con los límites previstos en el artículo **18.1**, **segundo párrafo,** 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 **preventivas** para mantener un nivel aceptable de seguridad y mejorar dicho nivel, **así como garantizar en todo momento la confidencialidad de la información que pueda llevar a identificar datos de carácter privado del personal implicado, en los términos previstos reglamentariamente conforme a la normativa OACI.** 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.

Entre otros, quedan vinculados al programa los proveedores de servicios de navegación aérea para la aviación civil, los gestores de aeródromos civiles de uso público, los operadores de transporte aéreo por avión o helicóptero, las escuelas de formación en vuelo, las organizaciones aprobadas de mantenimiento de aeronaves y los operadores de trabajos aéreos cuya vinculación al programa se considere relevante para la seguridad operacional de la aviación civil.

Los proveedores de servicios y productos aeronáuticos vinculados al Programa que, conforme a la legislación aplicable, no estén obligados a disponer de sistemas de gestión de la seguridad operacional deberán implantar mecanismos equivalentes que contribuyan a alcanzar los objetivos del Programa, en los términos que se establezcan en él y en el reglamento de desarrollo de este título.

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.

En el primer semestre de cada ejercicio la Agencia Estatal de Seguridad Aérea elevará al Secretario de Estado de Transportes, una memoria anual sobre el grado de implantación del programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y el nivel de cumplimiento en el ejercicio anterior de los objetivos fijados en él. El Ministerio de Fomento

remitirá esta memoria anual a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

Artículo **12 (antes 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 **11.3,** primer párrafo, utilizarán la información facilitada por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco **d**el Programa a los exclusivos efectos de prevenir, evaluar los riesgos para la seguridad y mejorar los niveles de seguridad operacional. Así mismo, 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 **legal alguno** 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.»

3 (nuevo). Lo dispuesto en el apartado 1 será aplicable a las medidas preventivas adoptadas por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco de sus sistemas de gestión de la seguridad operacional o mecanismos equivalentes habilitados conforme a lo previsto en el artículo anterior.»

Cuatro. Se introduce en el Título **II** el Capítulo II, bajo la rúbrica «Investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil», en el que se integran los artículos **13** a **17**:

«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, un mínimo de cuatro 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, **para lo cual se tendrá en cuenta los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos obtenidos.**

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 **las personas propuestas** como presidente **y vocales** de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, **dando traslado de su currículo.**

Dentro del plazo de un mes, desde la recepción de la correspondiente comunicación, la Comisión competente del Congreso de los Diputados manifestará su aceptación **de la persona propuesta como presidente o su veto** razonado. Durante dicho plazo, la citada Comisión podrá acordar la comparecencia del candidato propuesto para **presidente 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.

En los supuestos de separación del cargo, el Ministro de Fomento remitirá a la Comisión competente del Congreso de los Diputados una comunicación en la que conste la causa de la separación.

5. La Comisión, dentro del primer semestre del año, elaborará una memoria sobre las actividades y recomendaciones realizadas en el año natural anterior, así como sobre la información recibida en torno al estado de implantación 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.»

Cinco bis (nuevo). Se modifica el artículo 15 que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 15. Régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil y del funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

El régimen de la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil se regirá por lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE y sus normas de aplicación y desarrollo.

Reglamentariamente se desarrollarán las normas precisas para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil, incluidas las reglas de funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.»

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

«Artículo 16. Publicidad de los informes y recomendaciones **y su seguimiento**.

La publicidad de los informes y recomendaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y su seguimiento se llevará a cabo de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Cuando los destinatarios de las recomendaciones sean las autoridades españolas deberán, además, evaluar las recomendaciones de la Comisión y, en su caso, adoptar las medidas proporcionales y apropiadas para prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes.

Siete. **Se modifica el artículo 17 que queda redactado como sigue:**

«Artículo 17. Coste de la búsqueda, recuperación, conservación y destino de los restos.

1. Los costes derivados de la búsqueda, recuperación y conservación de los restos del accidente podrán ser repercutidos en los explotadores y propietarios de las aeronaves involucradas en el accidente si la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil considera que esas labores están justificadas por necesidades de la investigación.

Cuando deje de ser necesaria la conservación de los restos para la investigación técnica del accidente, y salvo que proceda su custodia judicial, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil los pondrá a disposición de sus propietarios o explotadores 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.

2. En la aplicación de lo dispuesto en este artículo, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil no está sujeta al cumplimiento de lo previsto en los artículos 138 y 139 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

3. La exacción de los gastos previstos en este artículo podrá llevarse a cabo por el procedimiento administrativo de apremio.»

Ocho. Se adiciona al Título **II** un nuevo capítulo **III,** integrado por **los artículos 18 y 19,** que pasan a tener la siguiente redacción:

«CAPÍTULO III

Protección de la Información

Artículo **18 (antes 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 profesionales aeronáuticos** proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo **11.3**, párrafo primero, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines previstos en él.

El deber de reserva en relación con la información obtenida en la investigación técnica de los accidentes o incidentes en la aviación civil se regirá por lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

2 (antes 3). Este deber de reserva vinculará:

a) A todos los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo **11.3**, 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 **con motivo** de **la** colaboración **con el Programa Estatal de Seguridad Operacional de la Aviación Civil o en la investigación de un accidente,** o de modo accidental.

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

4 (antes 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 **o en la normativa comunitaria que sea de aplicación.** Si dicho permiso no fuera concedido, la persona afectada mantendrá la reserva y quedará exenta de la responsabilidad que **pudiera derivarse de denegar información a las instancias indicadas en dicho precepto.**

5 (antes 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 (**antes 19** bis). Cesión o comunicación de la información.

1. La información a la que se refiere el artículo **18.1** 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 Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, podrá solicitar motivadamente que las sesiones de dichas Comisiones parlamentarias se declaren secretas.

c) Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea **actúe en cumplimiento de deberes de colaboración establecidos en normas internacionales, comunitarias o nacionales, bajo la exigencia de recíproca confidencialidad.**

d) Cuando a juicio de los organismos, órganos, entes y entidades del sector público a que se refiere el artículo **11.3**, 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 (nuevo). La información a que se refiere el artículo 18.1, segundo párrafo, sólo podrá ser comunicada o cedida a terceros en los supuestos previstos por la normativa comunitaria que resulte de la aplicación.

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y el resto de las autoridades o instituciones que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con la investigación deberán suscribir los Acuerdos previos de conformidad con lo previsto en el artículo 12.3 del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, en los que se abordará, entre otros aspectos, el intercambio de la información y el uso adecuado de la información relativa la seguridad.

3 (antes 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 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 concurran 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 procedimiento 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 incardinen 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.»

Once bis. Se modifica el artículo 36, para numerar su actual redacción como apartado 1, y adicionarle un nuevo apartado 2, con la siguiente redacción:

«2. Asimismo, los operadores a que se refiere el apartado anterior y, en general, las aeronaves de nacionalidad española que sobrevuelen el espacio aéreo de otro Estado signatario del Convenio Internacional de Aviación Civil están obligadas a respetar las reglas y reglamentos que rijan sobre vuelos y maniobras de aeronaves y a atender las instrucciones de interceptación dadas por las autoridades competentes de dicho Estado para poner fin a actos de violación de su espacio aéreo, de conformidad con lo previsto en el citado Convenio.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es competente para el control de lo previsto en este apartado cuando no se oponga a ello la normativa del Estado subyacente y dicho Estado no haya iniciado ningún procedimiento administrativo o judicial sobre los mismos hechos.»

Once ter. Se modifica el artículo 37, para numerar su actual redacción como apartado 1 y adicionar un nuevo apartado 2 del siguiente tenor:

«2. Las compañías dedicadas al transporte aéreo comercial están obligadas, además, a:

1.ª Cumplir con las obligaciones establecidas para la protección de los derechos de los pasajeros en el Reglamento (CE) 261/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y cancelación o gran retraso de los vuelos y en el Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

2.ª Informar de las causas de la cancelación o el retraso del vuelo, así como de los derechos que asisten a los pasajeros afectados. Esta información, que deberá ser veraz y precisa, será ofrecida por las compañías de forma inmediata, sin necesidad de que les sea requerida por los pasajeros, tras tener conocimiento de las circunstancias que concurran. »

Once quáter. Se adiciona un nuevo apartado al artículo 37.2 del siguiente tenor:

«3.ª Transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos adquiridos en las tiendas situadas en las áreas de embarque. Únicamente podrá denegarse el embarque en atención a los objetos adquiridos en dichas tiendas por razones de seguridad, vinculadas al peso o tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave.»

Once quinquies. Se modifica el artículo 37, para adicionarle un nuevo apartado 3, del siguiente tenor:

«3. Las compañías aéreas con licencia española deberán disponer de un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares en caso de accidente aéreo de aviación civil en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, y ejecutarlo en caso de accidente.

Este plan de asistencia será auditado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previo informe preceptivo del Ministerio del Interior.»

Once sexies (nuevo). Se adiciona un nuevo artículo 48 bis con el siguiente tenor:

«Artículo 48 bis. Infracciones en relación con control del tránsito aéreo.

1. Constituyen infracciones administrativas muy graves en relación con el control del tránsito aéreo las siguientes conductas realizadas por los controladores de tránsito aéreo:

1. Simular enfermedad o disminución de la capacidad psicofísica o dificultar o negarse a realizar los controles médicos a los que hace referencia el apartado 4 del artículo 34.
2. Dificultar, retrasar o negarse a realizar las labores de formación o instrucción que sean establecidas por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el ejercicio de su poder de organización y dirección.
3. Dificultar, retrasar o negarse a recibir la formación o instrucción que haya sido establecida por el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el ejercicio de su poder de organización y dirección.
4. Dificultar, retrasar o negarse a realizar las pruebas o exámenes de aptitud física, psíquica o de competencia lingüística que establezca el proveedor de servicios de tránsito aéreo, en la forma y los plazos que éste estime pertinentes para garantizar la eficacia, continuidad y seguridad del servicio.
5. Obstaculizar o impedir las pruebas de calidad o auditorías que realice tanto el proveedor de servicios de tránsito aéreo como la Autoridad Nacional de Supervisión.
6. La falta de asistencia injustificada al puesto de trabajo, el abandono del mismo sin autorización del proveedor de servicios de tránsito aéreo, así como la no atención injustificada al servicio de imaginaria que tenga programado cuando fuera convocado por dicho proveedor.
7. En los supuestos de cambio de proveedor de tránsito aéreo, dificultar, obstaculizar o negarse a prestar la debida colaboración y a suministrar la formación e instrucción así como la información necesaria para que dicho cambio se produzca con garantías de seguridad, eficacia y continuidad.

2. Además de las sanciones y las medidas indemnizatorias que correspondan conforme a lo señalado en los artículos 55 y 57, las infracciones previstas en el apartado anterior llevarán aparejada en todo caso la sanción accesoria de pérdida definitiva de la licencia de control de tránsito aéreo de que sea titular el responsable de la infracción.

3. Tanto los proveedores de servicio de navegación aérea corno la Autoridad Aeronáutica tendrán pleno acceso a las grabaciones y comunicaciones relativas al control del tránsito aéreo en orden a poder controlar, supervisar, auditar e inspeccionar la prestación del servicio, así como para realizar el estudio o análisis de los posibles incidentes producidos.

Los proveedores de tránsito aéreo y la Autoridad Aeronáutica establecerán los mecanismos necesarios para preservar la confidencialidad de las comunicaciones, no pudiendo difundir ninguno de los datos, grabaciones o comunicaciones que hayan obtenido en aplicación de lo establecido en este apartado. El incumplimiento de este deber se considerará infracción administrativa grave.»

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 **18** y **26.2, letra c),** de esta **Ley y en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010**.»

Trece (nuevo). Se modifica el artículo 50.2 adicionándole el apartado 4.ª, del siguiente tenor:

«4.ª El incumplimiento por los sujetos sometidos a esta ley de la obligación de informar justificadamente acerca de las medidas a adoptar o de las razones por las que no se adoptarán medidas, como consecuencia de las recomendaciones remitidas por la autoridad de investigación técnica de accidentes o el retraso en cumplir tales obligaciones, así como de la obligación de informar acerca de su estado de cumplimiento o posibles desviaciones.»

Catorce (nuevo). Se modifica el artículo 50.3 adicionándole dos nuevos apartados 6.ª y 7.ª, del siguiente tenor:

«6.ª El incumplimiento de la obligación de proporcionar la lista de pasajeros embarcados o la lista de mercancías peligrosas embarcadas en los plazos establecidos por la normativa comunitaria aplicable, en caso de accidente aéreo.

7.ª El incumplimiento de la obligación de disponer de un plan adecuado de asistencia a las víctimas y familiares de accidente aéreo, así como de la obligación de ejecutarlo en caso de producirse dicho accidente».

Quince (nuevo). Se modifica el apartado 2 del artículo 55, que queda redactado como sigue:

«2. Cuando las infracciones fueran cometidas por las entidades colaboradoras de inspección, las compañías que realicen transporte aéreo comercial, las organizaciones de diseño, fabricación o mantenimiento de aeronaves, los proveedores de servicios de navegación aérea, los agentes de servicios aeroportuarios, los gestores de aeropuertos, aeródromos o instalaciones aeroportuarias y, en general, las personas físicas o jurídicas que desarrollen actividades incluidas en el ámbito de aplicación de esta ley con carácter comercial o que las realicen a cambio de una contraprestación económica no salarial las sanciones aplicables serán las siguientes:

a) Para las infracciones leves, apercibimiento o multa de 4.500 hasta 70.000 euros.

b) Para las infracciones graves, multa de 70.001 a 250.000 euros.

c) Para las infracciones muy graves, multa de 250.001 a 4.500.000 euros.»

Dieciséis (nuevo). Se adiciona una nueva Disposición adicional novena del siguiente tenor:

«Disposición adicional novena. Protocolo de colaboración en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil.

El Gobierno, previo informe del Consejo General del Poder Judicial y del Ministerio Fiscal, elaborará un Protocolo de actuación de las autoridades judiciales y del Ministerio Fiscal en los casos en los que éstos deban cooperar o coordinarse con otras autoridades en el curso de la investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil.»

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 perso-

nas que han superado el conjunto del proceso como para determinar la prelación 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% 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 adicional tercera (nueva). Aprobación del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

El Consejo de Ministros aprobará el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil en el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta Ley.

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 vigésima primera del artículo 22, apartado dos, quedan redactadas como sigue:

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

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

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

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

Tres. Se modifican las tarifas vigésima y vigésima 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 personal o** 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 **aéreo**:

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 **aéreo**, 174,33 euros.»

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

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

Disposición final segunda (nueva). Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea.

Uno. Se modifica el artículo 16, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 16.

La inscripción de la aeronave en el Registro de matrícula determina su nacionalidad.

Dos. Se modifica el artículo 18, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 18.

Son inscribibles en el Registro de Matrícula de Aeronaves del Estado español:

1.º Las pertenecientes a personas físicas o jurídicas que disfruten de la nacionalidad española o de alguno de los países miembros del Espacio Económico Europeo.

2.º A instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes posean la nacionalidad espa-

ñola o de algún país miembro del Espacio Económico Europeo.

3.º Las aeronaves de uso privado pertenecientes o arrendadas a personas físicas o jurídicas de terceros Estados que tengan, respectivamente, su residencia habitual o un establecimiento permanente en España.

Tres. Se modifica el artículo 19, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 19.

La aeronave matriculada en España dejará de ser española si legalmente se enajenara a persona que no disfrute de la nacionalidad española o de algún país miembro del Espacio Económico Europeo, o no tenga su residencia habitual o un establecimiento permanente en territorio español, o la aeronave fuera matriculada válidamente en país extranjero.

En estos supuestos, se cancelará la matrícula de la aeronave en el Registro de Matrícula de Aeronaves del Estado español.

Cuatro. Se modifica el artículo 20 al que se adiciona un apartado 4.°, pasando a renumerarse el actual apartado 4.° como 5.°, del siguiente tenor:

«4.º Cuando lleve pasajeros o carga, lista de los nombres de los pasajeros y lugares de embarque y puntos de destino y manifiesto y declaración de carga.»

Cinco. Se modifica el artículo 22, que queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 22.

El cuaderno de la aeronave, la cartilla de motores y la de hélices, en su caso, se mantendrán al día en lugar seguro y a disposición de las Autoridades que puedan requerirlos.

En caso de que la información contenida en estos documentos quede registrada en otra documentación obligatoria, no será necesario que se disponga de ellos.»

Disposición final **tercera (antigua 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 **cuarta (antigua 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**