



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

16 de febrero de 2011

Núm. 62-27

ENMIENDAS DEL SENADO

121/000062 Mediante mensaje motivado al 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.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas del Senado al 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, acompañadas de mensaje motivado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2011.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

Mensaje motivado

El Senado ha deliberado acerca del mencionado Proyecto de ley y ha introducido en él las siguientes enmiendas:

Al artículo único. Tres:

— En el texto del artículo 11.4 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación para integrar, si así lo prevé la normativa comunitaria, la gestión de la seguridad operacional con el resto de los sistemas de gestión, debido a su interacción.

— En el texto del artículo 11.5 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación para que el Senado sea también informado de la memoria anual elaborada por la Agencia Esta-

tal de Seguridad Aérea sobre el grado de implantación y ejecución del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

— En el texto del artículo 12.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación, en coherencia con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 11.1 de la misma Ley, para que la información facilitada por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil no constituya instrumento jurídico idóneo para iniciar un procedimiento sancionador

— En el texto del artículo 12.2, párrafo primero de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación con el fin de proporcionar mayores garantías a la seguridad aérea en orden a la prevención de accidentes, permitiendo que los empleados civiles y militares de los proveedores de servicios y productos aeronáuticos realicen actuaciones con carácter preventivo, sin sufrir por este hecho, ningún efecto adverso.

Al artículo único. Cinco:

— En el texto del artículo 14.5 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación en concordancia con la enmienda aprobada al último párrafo del artículo 11.5, con el fin de que la memoria anual de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil sea remitida también a la Comisión competente del Senado.

Al artículo único. Nueve:

— En el texto del artículo 18.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación conforme al Anexo 13 de la OACI, estableciendo que los informes facilitados en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional por los proveedores de servicios y productos aeronáuticos a los organismos del sector público a que se refiere el artículo 11.3, párrafo primero de la misma Ley tengan carácter reservado y sólo puedan ser utilizados para los fines previstos en dicho precepto. Se dispone también que dicha información ha de recabarse con la única finalidad de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, sin determinar culpas o responsabilidades.

— En el texto del artículo 19.1, a) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación, en coherencia con la enmienda anterior para separar la investigación técnica y la investigación judicial en relación a los accidentes o incidentes aéreos, sin que la identificación en el curso de la investigación técnica de los factores que hayan contribuido a provocar un accidente o incidente implique la asignación de culpa o la determinación de la responsabilidad civil o penal.

Al artículo único. Once:

— En el texto del artículo 26.2, b) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea se ha introducido una modificación para que los sistemas de calidad y gestión de las personas y entidades colaboradoras en materia de aviación civil deban someter a la aprobación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sus sistemas de calidad.

Al artículo único. Quince:

Se suprime este apartado y como consecuencia de ello cambia la numeración de los siguientes apartados del artículo único del texto remitido al Senado por el Congreso de los Diputados, hasta el apartado veintiuno inclusive, que pasa a ser veinte, manteniéndose, no obstante, el texto del apartado veintidós con la numeración original, y añadiéndose al artículo único del Proyecto de Ley un nuevo apartado veintiuno y los nuevos apartados veintitrés a veintiocho, inclusive.

Al artículo único. Dieciséis:

— En el texto del artículo 48 bis. 3 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, aprobado por el Congreso de los Diputados, se ha introducido una modificación en su párrafo segundo y un nuevo párrafo tercero, haciendo referencia expresa, por una parte, a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, y por otra, a la aplicación de la protección prevista en los artículos 11.1, párrafo final y 12 de la mencionada Ley a

la información sobre seguridad operacional facilitada voluntariamente en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado, que pasa a ser apartado Veintiuno.

Con el nuevo apartado Veintiuno se añade al texto de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea un Título VI, denominado «Ingresos de los gestores de aeropuertos» y constituido por los artículos 68 a 105, inclusive. Este Título regula el régimen de ingresos de la sociedad mercantil estatal «Aena Aeropuertos, S.A.», que gestionará los aeropuertos de interés general conforme a lo previsto en el Real Decreto-Ley 13/2010, y cuya constitución deberá tener lugar antes del día 28 de febrero de 2011. Incorpora, asimismo, al ordenamiento jurídico interno la Directiva 2009/12/CEE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias, cuyo plazo de transposición finaliza el día 15 de marzo de 2011.

El modelo aeroportuario establecido de acuerdo con el Real Decreto-Ley 13/2010 permite la gestión individualizada de aeropuertos, bien mediante la concesión del servicio, o bien mediante la creación de filiales con el mismo régimen que «Aena Aeropuertos S.A.».

Si bien la retribución de los concesionarios se regirá por el derecho privado, sin perjuicio de lo previsto en la transposición de la referida Directiva 2009/12/CE, de tasas aeroportuarias, ante la inminente puesta en funcionamiento de «Aena Aeropuertos, S.A.», se hace preciso regular el nuevo régimen de ingresos de «Aena Aeropuertos S.A.».

«Aena Aeropuertos S.A.» ingresará precios privados y prestaciones patrimoniales públicas. Las sociedades filiales gestoras de aeropuertos percibirán los precios privados y prestaciones patrimoniales públicas de los aeropuertos atribuidos a su gestión, detrayéndose de dichos ingresos un porcentaje a abonar a «Aena Aeropuertos, S.A.» para el mantenimiento de la red.

Hay que tener en cuenta que el Real Decreto-Ley 13/2010 prevé que todos los bienes de dominio público estatal adscritos hasta ahora a la entidad pública Aena que no estén adscritos al servicio de navegación aérea, dejarán de tener dicha naturaleza, integrándose en el patrimonio de «Aena Aeropuertos S.A.».

Como consecuencia lógica de la nueva naturaleza societaria que revestirá el gestor aeroportuario, y del carácter patrimonial de los bienes que integran su patrimonio, se hace necesario modificar el régimen de las contraprestaciones que han de satisfacer los usuarios de los recintos aeroportuarios. Estas contraprestaciones han revestido hasta ahora el carácter de tasas, dada la naturaleza de la entidad que las percibe (una entidad pública empresarial como es hasta ahora Aena), y el carácter de dominio público de los recintos aeroportuarios.

Con la adición de este nuevo Título se establece el nuevo régimen tarifario que debe retribuir la utilización

por terceros de los recintos aeroportuarios y los servicios que a los mismos preste la Sociedad Gestora, desde la órbita de precios privados, abandonando el régimen tributario que supone el actual régimen de tasas, y cohonstando los mismos con la doctrina constitucional sobre reserva de ley.

Por ello, todas aquellas contraprestaciones que trasciendan de la retribución derivada de la mera utilización voluntaria de los bienes que integran los recintos aeroportuarios o que retribuyan servicios prestados por el gestor aeroportuario en régimen de exclusividad, tendrán la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público, y, en consecuencia, se prevé que por ley se regulen sus elementos esenciales siguiendo así la doctrina del Tribunal Constitucional al respecto y dotando al sistema de las garantías necesarias.

En este sentido, se configuran como prestaciones patrimoniales de carácter público, todas aquellas que retribuyen los servicios de aterrizaje y de tránsito de aeródromo, la salida de pasajeros —incluida la asistencia a personas con movilidad reducida—, así como los servicios de seguridad aeroportuaría, carga, pasarelas, estacionamiento de aeronaves, suministro de combustibles y lubricantes y asistencia en tierra.

Por otra parte, el nuevo Título VI de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea incorpora, como se ha dicho, al ordenamiento jurídico interno la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias, introduciendo los elementos de transparencia exigidos por esta Directiva en la configuración de los sistemas de tasas y en su cuantía, de forma que permitan a las partes concernidas tener en cuenta las respectivas necesidades.

La mencionada Directiva, conforme a lo previsto en su artículo 1.2, es de aplicación a todos los aeropuertos abiertos al tráfico comercial cuyo tráfico anual sea superior a cinco millones de viajeros y, en todo caso, al aeropuerto con mayor movimiento de viajeros en cada estado miembro. En España, conforme a los datos de 2009, sólo ocho aeropuertos (Alicante, Barcelona-El Prat, Girona, Gran Canaria, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca y Tenerife Sur) superaron este límite mínimo de pasajeros por año, aún cuando otros dos aeropuertos (Lanzarote y Valencia) lo habían superado a lo largo de 2008.

No obstante, teniendo en cuenta que los aeropuertos de interés general actualmente gestionados por Aena se configuran como una red de aeropuertos, se opta por aplicar las disposiciones de la Directiva a todos los aeropuertos de la red. Esta opción es compatible con la normativa comunitaria, en cuanto que, en los aeropuertos no sujetos al régimen jurídico comunitario en materia de tasas aeroportuarias, los Estados miembros podrán dictar las disposiciones compatibles con el Tratado que estimen pertinentes.

Además, esta opción permite incorporar las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil

Internacional (OACI) sobre derechos aeroportuarios, contenidas en el documento 9082/7, a los aeropuertos de la red gestionados actualmente por Aena.

De conformidad con lo previsto en la Directiva, se prevé que la propuesta de las modificaciones de las tasas se lleve a cabo mediante un sistema de consultas con las compañías aéreas. También se establece la supervisión, por parte de la Autoridad Estatal de Supervisión que designe el Ministro de Fomento, del cumplimiento de ese procedimiento de consultas, a fin de que las propuestas del gestor aeroportuario respondan a las necesidades de los usuarios del aeropuerto y a los criterios de no discriminación, objetividad y transparencia. La Autoridad Estatal de Supervisión, en el ejercicio de esta función deberá asimismo verificar que la propuesta garantiza la sostenibilidad económica de la red de aeropuertos de interés general y la suficiencia de ingresos, y que está justificada de acuerdo con lo previsto en los planes directores.

Se establece, asimismo, la información mínima que, conforme a la Directiva, deben facilitarse recíprocamente el gestor aeroportuario y las compañías usuarias de sus aeropuertos en el proceso de consultas y se protege esta información, que se califica como confidencial. Por otra parte, el procedimiento de consultas tiene como finalidad que las partes intenten llegar a un acuerdo sobre el nivel y el sistema de tasas y el nivel de calidad de los servicios, todo ello de conformidad con lo previsto en la mencionada Directiva comunitaria.

Igualmente se prevé, de acuerdo con esa Directiva, la posibilidad de ofrecer servicios diferenciados y personalizados. La retribución de estos servicios, de carácter voluntario, no tiene la consideración de prestación patrimonial pública conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, dado que es de solicitud voluntaria por parte de los usuarios.

El plazo de las consultas se fija en cuatro meses. Deberá estar concluido antes del mes de mayo del ejercicio anterior a aquél en el que se pretendan actualizar o modificar las prestaciones patrimoniales, cumpliéndose, en consecuencia, con creces el plazo previsto en el artículo 6.2 de la Directiva, conforme al cual las consultas deben iniciarse «a más tardar cuatro meses antes de su entrada en vigor». La fijación del mes de mayo como fecha límite para la conclusión de las consultas tiene por objeto posibilitar la función de supervisión de la Autoridad Estatal de Supervisión, antes de la incorporación de la propuesta que proceda en el Anteproyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado del ejercicio siguiente.

Por otra parte, no cabe la transposición del artículo 6.4 de la Directiva puesto que al aprobarse las prestaciones patrimoniales públicas por el Parlamento su entrada en vigor no tendrá lugar hasta la aprobación de la correspondiente ley. La necesidad de que la modificación o actualización de las prestaciones patrimoniales públicas requiera ser aprobada por ley garantiza, no obstante, el objetivo previsto en el artículo 6.4 de la

Directiva, que no es otro que las modificaciones planteadas por el gestor aeroportuario no entren en vigor hasta que hayan sido supervisadas por la autoridad nacional designada a tal efecto.

Dado que conforme a nuestro sistema jurídico constitucional las prestaciones patrimoniales públicas deben fijarse por ley, no cabe establecer el carácter vinculante de las decisiones de la autoridad de supervisión, conforme establece el artículo 11.7 de la Directiva, por estar reservada esta decisión al Parlamento.

En relación con las sociedades concesionarias, por la naturaleza de precio privado de las tarifas aeroportuarias que perciban de las compañías aéreas usuarias de aeropuerto, se prevé que el plazo de las consultas se inicie, al menos, cuatro meses antes de la entrada en vigor de la modificación (artículo 6.2 de la Directiva.) y que, en caso de desacuerdo, la modificación de las tarifas no entre en vigor hasta que la Autoridad Estatal de Supervisión se pronuncie sobre el recurso o autorice provisionalmente la aplicación de la propuesta (artículo 6.4 de la Directiva).

Asimismo se regulan los efectos del silencio conforme a la regla general del silencio administrativo positivo.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado Veintitrés.

Se añade una nueva Disposición adicional décima a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, sobre el régimen y clasificación de las instalaciones aeroportuarias, en conexión con el nuevo Título VI que se incorpora a dicha Ley.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado Veinticuatro.

Se incorpora una nueva Disposición adicional undécima a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, sobre las bases aéreas militares abiertas al tráfico civil y los aeródromos de utilización conjunta civil y militar, en conexión también con el nuevo Título VI incorporado a dicha Ley.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado Veinticinco.

Se incorpora una nueva Disposición adicional duodécima a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para que la denominada tasa de aproximación siga siendo percibida por la entidad pública empresarial Aena, reduciéndose la cuantía unitaria de la misma en un 90%.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado Veintiseis.

Se añade una nueva Disposición transitoria primera a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, sobre las tasas aeroportuarias, estableciendo su régimen

transitorio hasta la puesta en funcionamiento de la sociedad «Aena Aeropuertos, S.A.», en conexión con la introducción del nuevo Título VI de la Ley.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado Veintisiete.

Se introduce una nueva Disposición transitoria segunda en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para aplicar las normas sobre transparencia y supervisión en materia de fijación de tasas aeroportuarias hasta que se designe a la Autoridad Estatal de Supervisión encargada de ello.

Al artículo único. Adición de un nuevo apartado Veintiocho.

Se añade una nueva Disposición final segunda bis a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, sobre la revisión de los valores establecidos en la fórmula descrita en el nuevo artículo 92, con el fin de actualizar las cuantías de las prestaciones patrimoniales públicas, teniendo en cuenta la rentabilidad observada en el mercado bursátil español.

Adición de una nueva Disposición adicional cuarta.

Se incorpora asimismo una nueva Disposición adicional cuarta al Proyecto de Ley remitido por el Congreso de los Diputados, disponiendo que en el plazo máximo de seis meses desde su entrada en vigor deberá ser aprobado por el Gobierno el Reglamento a que se refiere el artículo 10.5 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para determinar la composición, organización y reglas de funcionamiento del Consejo Asesor de la Aviación Civil.

A la Disposición final segunda. Adición de un nuevo apartado Seis.

Se añade un nuevo apartado Seis a la Disposición final segunda del Proyecto de Ley remitido por el Congreso de los Diputados para redactar nuevamente el artículo 97 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea. Esta nueva redacción regula la obligación de transportar el equipaje de los viajeros, con los límites de peso y volumen que fijen los Reglamentos, independientemente del número de bultos, no considerándose equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará además obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave.

TEXTO REMITIDO POR EL CONGRESO DE LOS
DIPUTADOS

TEXTO APROBADO POR EL SENADO

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

Preámbulo

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 apli-

cadadas, 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 fijan 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 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 reali-

za 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 la 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. 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 designará 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.

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. **Si así lo prevé la normativa comunitaria, dichos sistemas podrán integrarse con otros sistemas de calidad, seguridad aeroportuaria, salud ocupacional y seguridad individual, y protección del medio ambiente.**

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. 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 del 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

En el primer semestre de cada **año** la Agencia Estatal de Seguridad Aérea elevará al Secretario de Estado de **Transportes una** memoria anual sobre el grado de implantación y **ejecución** 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 **las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado.**»

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. 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 Comi-

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, **sin que en modo alguno dicha información facilitada pueda constituirse como instrumento jurídico idóneo para el inicio de procedimiento sancionador.**

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, **o realicen actuaciones con carácter preventivo, no podrán sufrir, por estos hechos,** 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.

sión 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.»

Seis. 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

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 **las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado.**»

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.»

Siete. 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.»

Ocho. 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, propietarios y fabricantes de las aeronaves involucradas en el accidente si la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, en consulta con las autoridades de investigación de los Estados involucrados, considera que esas labores están justificadas por necesidades de la investigación.

En circunstancias excepcionales, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de aviación civil podrá hacerse cargo total o parcialmente de dichos costes cuando como consecuencia de las actividades de búsqueda, recuperación y conservación de los restos se incurra en gastos extraordinarios.

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.»

Nueve. 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. 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° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

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

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 11.3, párrafo primero, tienen carácter reservado y sólo pueden ser utilizados para los fines previstos en él.

En todo caso, la información a que se refieren los párrafos anteriores se recaba con la única finalidad de reforzar la seguridad operacional y prevenir futuros accidentes e incidentes, y no con la finalidad de determinar culpas o responsabilidades.

4. 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. 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. 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.

La Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil remitirá la información necesaria, limitándose a facilitar los antecedentes que obren en su poder en relación a los factores contribuyentes que hayan provocado un accidente o incidente aéreo. La identificación de los factores no implica la asignación de la culpa o la determinación de la responsabilidad, civil o penal.

2. 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. 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.»

Diez. 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. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y requisitos que se deben cumplir para la realización de tales pruebas.

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.»

Once. 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.

b) Tener implantado un sistema de calidad **que deberá estar aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.**

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 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.»

Doce. 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.»

Trece. 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 sobrevuelan 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.»

Catorce. 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.»

Quince. 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.»

Dieciséis. 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.»

Suprimido.

Quince.

Diecisiete. 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 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

Dieciséis.

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.»

Dieciocho. 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.»

Diecinueve. 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.»

Veinte. 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.»

Veintiuno. 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 organi-

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, **y cumpliendo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.**

Asimismo, la información sobre seguridad operacional facilitada voluntariamente en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil, tendrá la protección prevista en los artículos 11.1, párrafo final, y 12.»

Diecisiete.

Dieciocho.

Diecinueve.

Veinte.

zaciones 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.»

Veintiuno. Se añade un nuevo Título VI con la siguiente redacción:

«TÍTULO VI

Ingresos de los gestores de aeropuertos

CAPÍTULO I

Ingresos de los gestores de la red de “Aena Aeropuertos S.A.”

Artículo 68. Ingresos de “Aena Aeropuertos, S.A.”

1. Salvo lo dispuesto en el apartado siguiente, tiene la consideración de precio privado todo ingreso que perciba “Aena Aeropuertos, S.A.” en el ejercicio de su actividad.

2. Tendrán la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público, las prestaciones que la citada sociedad deba percibir en los siguientes supuestos:

a) Por la utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.

b) Por los servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.

c) Por los servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

d) Por los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios.

e) Por la utilización, por parte de los pasajeros, de las zonas terminales aeroportuarias no accesibles a los visitantes, así como de las facilidades aeroportuarias complementarias.

f) Por los servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

g) Por la utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.

h) Por la utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

i) Por la utilización del recinto aeroportuario en las operaciones de carga y descarga de mercancías.

j) Por la utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

k) Por la utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

3. Las cuantías de las prestaciones patrimoniales de carácter público referidas en el apartado anterior se podrán actualizar cada año por la Ley de Presupuestos Generales del Estado de conformidad con lo señalado en el capítulo III.

4. No deberán satisfacerse las prestaciones patrimoniales de carácter público a que se hace referencia en el apartado 2 por las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado españolas, las aeronaves que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, y las aeronaves de Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

Artículo 69. Gestión y cobro de los ingresos de “Aena Aeropuertos, S.A.” y sus sociedades filiales.

1. La gestión y cobro de los precios privados referidos en el apartado 1 del artículo anterior se llevará a cabo por “Aena Aeropuertos, S.A.” con sometimiento al derecho privado.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la gestión y cobro de estos precios.

2. Corresponderá la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público referidas en el apartado 2 del artículo anterior a “Aena Aeropuertos, S.A.” o a sus filiales, que podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

3. Frente a los actos de gestión, liquidación y cobro de las prestaciones patrimoniales de carácter público dictados por “Aena Aeropuertos, S.A.” o sus sociedades filiales los obligados al pago podrán interponer la reclamación económico-administrativa conforme al procedimiento establecido en el capítulo IV del título V de la Ley 58/2003, de 17 diciembre, General Tributaria, así como en el Reglamento general de desarrollo de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en materia de revisión en vía administrativa.

No obstante, contra las resoluciones de los tribunales económico-administrativos que resuelvan las reclamaciones interpuestas contra los actos de “Aena Aeropuertos, S.A.” o de sus sociedades filiales no podrán interponerse ni el recurso ordinario de alzada, ni el recurso extraordinario de alzada para la unificación de criterio, extraordinario para la unificación de doctrina y extraordinario de revisión.

4. La competencia para conocer de las reclamaciones económico administrativas se ajustará a las siguientes reglas:

a) El Tribunal Económico-Administrativo Central conocerá:

1.º En única instancia, de las reclamaciones económico-administrativas que se interpongan contra los actos dictados por los órganos de “Aena Aeropuertos, S.A.”.

2.º De la rectificación de errores en los que incurran sus propias resoluciones, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 220 de la Ley 58/2003, de 17 diciembre, General Tributaria.

b) Los tribunales económico-administrativos regionales y locales conocerán:

1.º En única instancia, de las reclamaciones que se interpongan contra los actos dictados por los órganos de las sociedades filiales gestoras de aeropuertos.

2.º De la rectificación de errores en los que incurran sus propias resoluciones, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 220 de Ley 58/2003, de 17 diciembre, General Tributaria.

c) Tratándose de actos dictados por las sociedades filiales de “Aena Aeropuertos, S.A.”, la competencia de los tribunales económico-administrativos regionales y locales vendrá determinada por el

domicilio fiscal de la sociedad filial contra la que interponga la reclamación.

5. El rendimiento de las prestaciones patrimoniales de carácter público se destinará, exclusivamente, a la financiación de los aeropuertos dependientes de la sociedad “Aena Aeropuertos, S.A.” o de sus filiales.

La sociedad podrá denegar la prestación del servicio si no se produce el pago anticipado de la prestación patrimonial pública o no se ofrece garantía suficiente por parte del usuario.

La Intervención General del Estado velará por la correcta gestión y aplicación de estos ingresos.

Artículo 70. Ingresos de las sociedades filiales gestoras de aeropuertos.

1. Las sociedades filiales gestoras de aeropuertos gestionarán y percibirán todos los precios privados y las prestaciones patrimoniales de carácter público derivadas de los servicios y actividades desarrolladas en los aeropuertos atribuidos a su gestión.

2. No obstante lo señalado en el apartado anterior, mediante convenio de colaboración suscrito entre “Aena Aeropuertos S.A.” y cada sociedad filial se determinará el porcentaje de ingresos que estas últimas deban abonar a “Aena Aeropuertos, S.A.” para el mantenimiento de la red. Estos convenios de colaboración se podrán modificar cuando se alteren las circunstancias que se tomaron en consideración en el momento de su suscripción.

3. Con las salvedades previstas en este artículo, se aplicará a las sociedades filiales gestoras de aeropuertos el mismo régimen económico financiero de “Aena Aeropuertos S.A.”.

Artículo 71. Ingresos de las concesionarias de servicios aeroportuarios.

Los ingresos que perciban las concesionarias de servicios aeroportuarios en el ejercicio de su actividad aeroportuaria tendrán la naturaleza de precios privados. Su gestión y cobro se realizará con sometimiento al derecho privado.

CAPÍTULO II

Prestaciones patrimoniales de carácter público

SECCIÓN 1.^a ASPECTOS GENERALES

Artículo 72. Definiciones.

A los efectos de la aplicación de las presentes prestaciones de carácter público se entenderá por:

1) **Aeropuerto:** todo aeropuerto, aeropuerto de utilización conjunta, base aérea abierta al tráfico civil o helipuerto gestionado por “Aena Aeropuertos, S.A.”.

2) **Pasajeros:** las personas que sean transportadas en cualquier aeronave en calidad de viajeros como consecuencia de un contrato de transporte o arrendamiento o a título privado, y aquellas personas que no sean miembros de la tripulación.

Pasajero EEE: pasajero embarcado con destino a un aeropuerto del Espacio Económico Europeo.

Pasajero Internacional: pasajero embarcado con destino a un aeropuerto fuera del Espacio Económico Europeo.

3) **Peso máximo al despegue:** el peso máximo certificado de despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, será el que figura en el certificado de aeronavegabilidad. Cuando no se conozca el peso, se utilizará el peso de la aeronave más pesada que se conozca del mismo tipo.

4) **Vuelos de entrenamiento:** los vuelos realizados por aeronaves de compañías de transporte aéreo comercial para el adiestramiento o calificación de pilotos. Estos vuelos deben estar previamente autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y programados como tales.

5) **Vuelos de escuela:** aquéllos cuya finalidad sea el aprendizaje y adiestramiento de pilotos, siempre que se realicen en aeronaves de escuela y aeroclub, autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y cuando el inicio y final de la operación se realicen en un mismo aeropuerto, siendo necesario que el alumno acredite su condición de alumno piloto en la presentación del Plan de Vuelo ante la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

6) **Ruido certificado:** nivel de ruido lateral, de aproximación y de despegue, que figure en el certificado de ruido de la aeronave, expresado en EPNdB.

7) **Ruido determinado:** nivel de ruido lateral, de aproximación y de despegue, expresado en EPNdB, fruto de la aplicación de las siguientes fórmulas:

Ruido lateral:

Peso	0-35 Tm	35-400 Tm	Más de 400 Tm
Nivel	94	$80,87 + 8,51\text{Log}(\text{mtow})$	103

Ruido aproximación:

Peso	0-35 Tm	35-280 Tm	Más de 280 Tm
Nivel	98	$86,03 + 7,75\text{Log}(\text{mtow})$	105

Ruido despegue:

Peso	0-48,1 Tm	48,1-385 Tm	Más de 385 Tm
Nivel 1 ó 2 motores	89	66,65 + 13,29Log(motw)	101
Peso	0-28,6 Tm	28,6-385 Tm	Más de 385 Tm
Nivel 3 motores	89	69,65 + 13,29Log(motw)	104
Peso	0-20,2 Tm	20,2-385 Tm	Más de 385 Tm
Nivel 4 motores o más	89	71,65 + 13,29Log(motw)	106

8) **Margen acumulado:** Cifra expresada en EPNdB obtenida sumando las diferencias entre el nivel de ruido determinado y el nivel certificado de ruido en cada uno de los tres puntos de mediciones del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

9) **Aviones de reacción subsónicos civiles:** aviones cuyo peso máximo al despegue sea igual o superior a 34.000 kg, o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate superior a 19 plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación.

10) **Desembarque:** acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

11) **Embarque:** acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

12) **Vuelo directo:** la operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad, designándola con el mismo símbolo desde el punto de origen hasta el punto de destino con independencia del número de escalas.

13) **Tiempo entre calzos:** tiempo de permanencia de una aeronave, contado desde su detención en el punto de estacionamiento hasta su puesta de nuevo en movimiento.

Artículo 73. Clasificación de los aeropuertos.

A los efectos de aplicación de las cuantías de las prestaciones a que se refiere este Capítulo, los aeropuertos quedarán clasificados en las siguientes categorías:

a) **Grupo I:** aeropuerto de Madrid-Barajas y Aeropuerto de Barcelona.

b) **Grupo II:** aeropuertos con un tráfico igual o superior a los 6.000.000 de pasajeros/año.

c) **Grupo III:** aeropuertos con un tráfico igual o superior a 2.000.000 e inferior a 6.000.000 de pasajeros/año.

d) **Grupo IV:** aeropuertos con un tráfico superior a 500.000 e inferior a 2.000.000 de pasajeros/año.

e) **Grupo V:** aeropuertos con un tráfico hasta los 500.000 pasajeros/año.

La inclusión de un aeropuerto en uno u otro grupo, se realizará por años naturales, tomando en consideración el tráfico habido en cada aeropuerto en el año natural inmediato anterior, según las estadísticas de tráfico publicadas por la Dirección General de Aviación Civil.

SECCIÓN 2.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR ATERRIZAJE Y SERVICIOS DE TRÁNSITO DE AERÓDROMO

Artículo 74. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de la prestación por aterrizaje y por servicios de tránsito de aeródromo, las compañías aéreas y las restantes personas físicas, jurídicas o entidades que utilicen las pistas o perciban los servicios definidos en artículo 68.2, letras a) y b).

Artículo 75. Importes.

1. El importe a abonar por las prestaciones reguladas en esta sección, por cada aeronave, será el resultado de aplicar al peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, tal como figura en el certificado de aeronavegabilidad o en el manual de vuelo de la misma, el importe de las cuantías unitarias que se definen en los apartados siguientes, así como el recargo establecido en el artículo 76.

2. Las cuantías unitarias de cada una de las dos tarifas serán iguales cualquiera que sea el origen del vuelo, nacional, del espacio económico europeo o internacional.

3. Las cuantías unitarias para cada Grupo de Aeropuerto serán las siguientes:

		Tarifa unitaria de aterrizaje	Tarifa unitaria servicios de tránsito de aeródromo
Grupo I	Madrid/Barajas	7,55 €	3,16 €
	Barcelona	6,65€	3,14 €
Grupo II		6,31 €	3,09 €
Grupo III		5,29 €	2,83 €
Grupo IV		3,88 €	2,22 €
Grupo V		2,56 €	1,88 €

Cuando los servicios de tránsito aéreo de aeródromo se presten bajo la modalidad de servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), las cuantías anteriores de la tarifa de servicio de tránsito de aeródromo se reducirán en un sesenta por ciento.

4. No obstante, el importe mínimo a pagar por operación en concepto de aterrizaje y de servicios de tránsito de aeródromo será el siguiente para cada grupo de Aeropuertos:

		Importe mínimo por operación-aterrizaje	Importe mínimo por operación-servicios transito aeródromo
Grupo I	Madrid/Barajas	151,00 €	70,20 €
	Barcelona	133,00 €	69,80 €
Grupo II		94,65 €	50,00 €
Grupo III		52,90 €	30,00 €
Grupo IV		19,40 €	15,00 €
Grupo V		10,24 €	7,00 €

El mínimo por operación no será de aplicación a los vuelos de escuela y entrenamiento.

5. A los vuelos de escuela y entrenamiento se les aplicará las siguientes cuantías unitarias:

		Tarifa unitaria de aterrizaje	Tarifa unitaria de servicios de transito de aeródromo
Grupo I	Madrid/Barajas	5,32 €	3,51 €
	Barcelona	5,13 €	3,49 €
Grupo II		4,60 €	3,43 €
Grupo III		4,60 €	3,14 €
Grupo IV		4,11 €	2,47 €
Grupo V		3,63 €	2,09 €

Para los vuelos de entrenamiento y escuela en maniobras u operaciones de simulación de aterrizaje y despegue sobre pista o campo de vuelo, y a los efectos de la tarifa de aterrizaje anterior, se aplicará la siguiente tabla de equivalencia entre el peso del avión y el número de aterrizajes a contabilizar en periodos de 90 minutos o fracción, independientemente del número de maniobras o pasadas que se realicen:

TRAMOS DE PESO		Coeficiente multiplicador por periodos de 90 minutos o fracción
Porciones de peso en Kg.		
Desde	Hasta	
1	4.999	2
5.000	40.000	6
40.001	100.000	5
100.001	250.000	4
250.001	300.000	3
300.001		2

Las operaciones reguladas en el caso de vuelos de entrenamiento y de escuela estarán condicionadas en todo caso a la autorización preceptiva del aeropuerto en base a las posibilidades operativas, dando prioridad absoluta a la actividad aeroportuaria normal.

6. En operaciones fuera del horario operativo del aeropuerto, en aquellos aeropuertos en que esté autorizado el servicio, se aplicarán las siguientes cuantías unitarias, cualquiera que sea el grupo en que quede englobada dicha instalación:

Tarifa unitaria aterrizaje: 28 €/Tm.

Tarifa unitaria servicios de tránsito de aeródromo: las cuantías recogidas en el apartado 4 del presente artículo.

7. La cuantía unitaria de aterrizaje contemplada en los apartados 3, 4 y 6, en los aeropuertos de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, se reducirá en un 15% en los supuestos de vuelos con el territorio peninsular y en un 70% cuando se trate de vuelos interinsulares.

Artículo 76. Recargo por ruido.

En los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur y Valencia para los aviones de reacción subsónicos civiles, los importes de las cuantías unitarias que resulten de aplicación en función de lo previsto en los apartados 3 y 4 del artículo anterior se incrementarán en los siguientes porcen-

tajes en función de la franja horaria en que se produzca el aterrizaje o el despegue y de la clasificación acústica de cada aeronave:

Clasificación acústica	De 07:00 a 22:59 (hora local)	De 23:00 a 06:59 (hora local)
Categoría 1	70 %	140 %
Categoría 2	20 %	40 %
Categoría 3	0 %	0 %
Categoría 4	0 %	0 %

La categoría acústica de cada aeronave se determinará conforme a los siguientes criterios:

- a) Categoría 1: aeronaves cuyo margen acumulado sea inferior a 5 EPNdB.
- b) Categoría 2: aeronaves cuyo margen acumulado esté comprendido entre 5 EPNdB y 10 EPNdB.
- c) Categoría 3: aeronaves cuyo margen acumulado sea superior a 10 EPNdB e inferior a 15 EPNdB.
- d) Categoría 4: aeronaves cuyo margen acumulado sea igual o superior a 15 EPNdB.

A estos efectos las compañías aéreas presentarán, antes de la salida del vuelo, copia del certificado oficial de ruido ajustado a lo establecido en el Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativo a la protección del medio ambiente, o documento de similares características y validez expedido por el estado de matrícula de la aeronave.

Para aquellas aeronaves cuyos operadores no faciliten certificado de ruido serán consideradas dentro de la misma categoría que una aeronave del mismo fabricante modelo, tipo y número de motores para el que sí se disponga de certificado a efectos de la clasificación acústica, hasta la acreditación del certificado correspondiente.

SECCIÓN 3.^a PRESTACIONES PÚBLICAS POR SALIDA DE PASAJEROS, PMRS Y SEGURIDAD

Artículo 77. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de estas prestaciones, tal como han quedado definidas en el artículo 68.2, letras d), e) y f), las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares que transporten a los pasajeros que embarquen en un aeropuerto o helipuerto gestionado por “Aena Aeropuertos Españoles, S.A.”, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar dicho vuelo y el destino del mismo.

El importe de estas prestaciones podrá ser repercutido a los pasajeros en el correspondiente título de transporte.

Artículo 78. Importes.

1. Las cuantías para cada grupo de aeropuertos serán las siguientes por cada pasajero:

		Cuantía Pasajero		Cuantía de Seguridad Aeroportuaria	Cuantía PMR
		EEE	Internacional		
Grupo I	Madrid/Barajas	6,95 €	10,43 €	2,08 €	0,55 €
	Barcelona	6,12 €	9,18 €	2,08 €	0,55 €
Grupo II		5,70 €	8,60 €	2,08 €	0,55 €
Grupo III		4,87 €	7,30 €	2,08 €	0,55 €
Grupo IV		3,57 €	5,36 €	2,08 €	0,55 €
Grupo V		2,34 €	3,51 €	2,08 €	0,55 €

La cuantía de seguridad aeroportuaria, cuando se trate de vuelos interinsulares, será de 1,04 euros por pasajero.

2. Por la colaboración prestada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en los servicios relacionados con la inspección y control de equipajes, las cuantías correspondientes a la prestación de seguridad aeroportuaria se incrementarán en 0,13 euros por cada pasajero de salida.

Las cantidades recaudadas por “Aena Aeropuertos, S.A.” por este concepto se ingresarán en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La cuantía a ingresar por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se actualizará acumulativamente de acuerdo con lo establecido en el Capítulo III.

3. Las cuantías de pasajero, seguridad aeroportuaria y PMR previstas en los apartados 1 y 2, en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, se reducirá en un 15% en los supuestos de vuelos con el territorio peninsular y un 70% cuando se trate de vuelos interinsulares.»

SECCIÓN 4.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR CARGA

Artículo 79. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de esta prestación las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares que transporten mercancías.

El importe de esta prestación podrá repercutirse a los expedidores o destinatarios de la mercancía, haciéndose constar en la correspondiente factura separadamente del importe del flete o transporte.

Artículo 80. Importe.

El importe se determinará a razón de 0,017062 euros por cada kilogramo de mercancía cargada o descargada en el recinto aeroportuario.

Artículo 81. Descuentos y exenciones.

1. La tarifa a aplicar a la mercancía en conexión, cargada y descargada en el recinto aeroportuario entre vuelos de la misma compañía, será la cuantía anterior reducida en un cincuenta por ciento.

2. En los aeropuertos no peninsulares queda exenta de pago la mercancía cargada o descargada cuyo objeto sea el tráfico interinsular.

En estos aeropuertos, para el resto de los tráficos, las cuantías aplicables a la carga directa como en conexión se reducirán en un quince por ciento.

SECCIÓN 5.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTO**Artículo 82. Obligados al pago.**

Vendrán obligados al pago de esta prestación las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares cuyas aeronaves estacionen en las zonas habilitadas al efecto en los aeropuertos o helipuertos.

Cuando una aeronave aterrice en un aeropuerto por cuenta de un explotador y, tras un determinado tiempo de estacionamiento debido tanto a razones operativas como judiciales, se flete por distinto operador del de llegada, la deuda acumulada pendiente por los estacionamientos no liquidados deberá ser satisfecha en todo caso antes de producirse la salida de la aeronave.

Artículo 83. Importe.

1. En los aeropuertos de los grupos I, II y III, la cuantía de la prestación de estacionamiento, en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de estacionamiento, será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$E = e * T_m * F_t$$

Donde:

E: prestación total a pagar por el servicio

e: coeficiente unitario

T_m: peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas.

F_t: tiempo de estancia de la aeronave en posición de estacionamiento expresado en períodos de 15 minutos o fracción.

El importe de los coeficientes unitarios será el siguiente:

		Por periodos de 15 minutos o fracción
Grupo I	Madrid/Barajas	0,1150 €
	Barcelona	0,1097 €
Grupo II		0,1087 €
Grupo III		0,0604 €

2. En los aeropuertos de los grupos IV y V, las cuantías de la prestación de estacionamiento aplicable por día o fracción de tiempo de estacionamiento superior a tres horas, en función del peso máximo al despegue de la aeronave, serán las siguientes:

Aeronaves hasta 10 Tm		Aeronaves de más de 10 Tm
Hasta 2	De 2 a 10	0,808525
1,400514	6,994093	
Importe en € por día o fracción		Euros por Tm. por día o fracción

3. Para aplicar los importes anteriores será requisito necesario que, durante el periodo de estacionamiento no esté ocupando posición de pasarela telescópica o de hangar.

A los efectos de aplicación de esta prestación se considera tiempo de estacionamiento el tiempo entre calzos.

Entre las cero y las seis, hora local, se interrumpirá el cómputo de tiempo a efectos de aplicación de la prestación.

SECCIÓN 6.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

Artículo 84. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de esta prestación las entidades suministradoras de los productos a los que la misma se refiere.

Artículo 85. Importe.

El importe de la prestación se determinará aplicando al volumen de combustible o lubricante suministrado, las cuantías unitarias siguientes:

Queroseno	0.003846 €/litro
Gasolina de Aviación	0.006543 €/litro
Lubricantes	0.006543 €/litro

**SECCIÓN 7.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR USO
DE PASARELAS**

Artículo 86. Obligados al pago.

Está obligada al pago de la prestación por uso de pasarelas la compañía aérea explotadora de la aeronave para cuyo embarque o desembarque del pasaje, se facilite la utilización de la pasarela o que haga uso de la posición de plataforma que impida la utilización de la pasarela por terceros usuarios.

Artículo 87. Importe.

El importe de esta prestación, en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de pasarela, será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$P = (p_1 + p_2 * T_m) * F_t$$

Donde:

P: prestación total a pagar por el servicio.

p₁: cuantía unitaria por tiempo de estancia en pasarela.

p₂: cuantía por peso de la aeronave y tiempo de estancia en pasarela.

T_m: peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas, conforme se define en el artículo 72.

F_t: tiempo de estancia de la aeronave en pasarela expresado en periodos de 15 minutos o fracción.

Las cuantías unitarias de los elementos p₁ y p₂ son las siguientes:

		P ₁	P ₂
Grupo I	Madrid/ Barajas	29,9100 €	0,00 €
	Barcelona	27,1175 €	0,00 €
Grupo II		23,8483 €	0,00 €
Grupo III		22,9311 €	0,00 €
Grupo IV		22,9311 €	0,00 €
Grupo V		22,9311 €	0,00 €

Para aquellas aeronaves susceptibles de ser conectadas a dos pasarelas simultáneamente que estacionen en posiciones de pasarelas especialmente diseñadas para esta finalidad, las cuantías anteriores se incrementarán en un veinticinco por ciento.

Entre las cero y las seis, hora local, cuando, encontrándose una aeronave ocupando una posición de pasarela, la compañía explotadora solicite una posición de estacionamiento en remoto y no hubiera

en ese momento ninguna disponible, o si por razones operativas, no procediera el cambio a juicio del gestor aeroportuario, el aeropuerto desconectará de la aeronave el servicio de pasarelas e interrumpirá el cómputo de tiempo a efectos de aplicación de la tarifa. No obstante, la compañía quedará obligada a trasladar la aeronave a un puesto de estacionamiento en remoto, en el momento en que se le indique, por haber quedado libre o haber desaparecido las razones anteriores. En caso de no realizar esta operación y, por ello, no poder ser utilizada la pasarela por otros usuarios que la solicitaran, se le aplicará la cuantía que hubiera correspondido a esas utilidades no efectuadas.

SECCIÓN 8.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

Artículo 88. Obligados al pago.

Están obligados al pago de la prestación por servicios de asistencia en tierra las personas físicas o jurídicas autorizadas, de acuerdo con la normativa vigente, para realizar actividades de asistencia en tierra a aeronaves propias o de terceros.

Artículo 89. Importe.

La cuantía de la prestación regulada en esta sección será la siguiente, en función de la lista de servicios de asistencia en tierra regulados en el Anexo al Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, modificado parcialmente por Real Decreto 99/2002, de 25 de enero, que lleve a cabo el obligado al pago:

a) Asistencia a la aeronave:

1.1 Servicios de rampa.

1.1.1 Servicios de asistencia de equipajes, grupo de servicios número 3: 56,69 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.1.2 Servicios de asistencia a las operaciones en pista, grupo de servicios número 5: 18,00 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.2 Servicios de asistencia de limpieza y servicio de la aeronave, grupo de servicios número 6 excepto la asistencia de limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave: 9,88 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.3 Servicios de asistencia de limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave, parte del grupo 6.b): 2,69 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.4 Servicios de asistencia de mantenimiento en línea, grupo de servicios número 8: 2,69 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

Cuando el peso máximo al despegue de las aeronaves no se encuentre comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas, a las cuantías anteriores se le aplicarán los siguientes coeficientes en función del intervalo de peso en el que se encuentre incluida la aeronave:

Intervalo de peso máximo al despegue (Tm)	Coefficiente
Aeronaves entre 0 y menos de 16 Tm	13,16%
Aeronaves entre 16 y menos de 22 Tm o fracción	17,51%
Aeronaves entre 22 y menos de 38 Tm o fracción	28,04%
Aeronaves entre 38 y menos de 56 Tm o fracción	77,88%
Aeronaves entre 56 y menos de 72 Tm o fracción	100,00%
Aeronaves entre 72 y menos de 86 Tm o fracción	120,33%
Aeronaves entre 86 y menos de 121 Tm o fracción	135,30%
Aeronaves entre 121 y menos de 164 Tm o fracción	150,28%
Aeronaves entre 164 y menos de 191 Tm o fracción	179,37%
Aeronaves entre 191 y menos de 231 Tm o fracción	202,50%
Aeronaves entre 231 y menos de 300 Tm o fracción	264,81%
Aeronaves de más de 300 Tm o fracción	314,64%

b) Servicios de asistencia al pasajero, grupo de servicios número 2: 0,0395 € por cada pasajero de salida.

SECCIÓN 9.^a PRESTACIÓN PÚBLICA POR SERVICIOS METEOROLÓGICOS

Artículo 90. Prestación patrimonial pública por servicios meteorológicos.

El importe de las prestaciones públicas por servicios meteorológicos, así como los sujetos obligados a su pago, serán objeto de ulterior desarrollo normativo, respetando los procedimientos de consulta y supervisión que resulten de aplicación.

CAPÍTULO III

Actualización y modificación de las prestaciones patrimoniales de carácter público

Artículo 91. Actualización y modificación.

La Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año podrá modificar o actualizar las prestaciones patrimoniales públicas a las que se refiere al artículo 68.

En el supuesto de las prestaciones patrimoniales públicas a las que sea de aplicación lo dispuesto en el capítulo IV, la propuesta de modificación o actualización se ajustará a la propuesta de la Autoridad Estatal de Supervisión tras el procedimiento de transparencia y consulta previsto en dicho capítulo.

En todo caso, la propuesta de actualización de cuantías, incluida la que realice la Autoridad Estatal de Supervisión se realizará conforme a lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 92. Propuesta de actualización de las cuantías.

1. La propuesta de actualización de las cuantías de las tarifas unitarias correspondientes a las prestaciones patrimoniales de carácter público definidas en este capítulo se realizará anualmente, al inicio de cada año natural, en el porcentaje que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Incremento máximo} = \left(\frac{\text{Ingresos regulados requeridos por pasajero año } n}{\text{Ingresos regulados previstos por pasajero año } -1} \right) - 1 * 100$$

A tal efecto se entiende por:

Ingresos regulados requeridos o previstos por pasajero = Ingresos regulados requeridos o previstos / n.º de pasajeros.

Ingresos regulados requeridos: Ingresos procedentes de las prestaciones a las que se refiere el ar-

título 68.2, que resultarían necesarios para la recuperación de los costes previstos para el año n.

Ingresos regulados previstos: Ingresos procedentes de las prestaciones a que se refiere el artículo 68.2, establecidos en el PAP del año n -1

Los Ingresos regulados requeridos se calcularán, para el año n, por aplicación de la siguiente fórmula:

Ingresos Regulados requeridos = Gastos de Explotación + Coste de Capital ± Ajuste por Suavización – Ingresos precios privados derivados de la explotación comercial de las Áreas Terminales – Ingresos procedentes de las sociedades concesionarias aeroportuarias.

2. La definición de cada uno de los epígrafes componentes de la fórmula es la siguiente:

a) **Gastos de explotación:** Corresponde a la suma de los epígrafes siguientes que figuren en el Presupuesto de explotación del PAP:

- 1.º Aprovisionamientos.
- 2.º Gastos de Personal.
- 3.º Otros gastos de explotación.
- 4.º Amortización del Inmovilizado.
- 5.º Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado.
- 6.º Subvenciones concedidas y transferencias realizadas por la entidad.
- 7.º Deterioro del Fondo de Comercio de Consolidación.

b) **Coste de capital:** Corresponde a la cantidad resultante de aplicar el coste medio ponderado del capital antes de impuestos ($CMPC_{AI}$, en adelante), al valor medio de los Activos Netos durante el año n, calculado como la semisuma de los valores de los Activos Netos al final de los años n -1 y n que figuren en el PAP.

Los dos componentes esenciales $CMPC_{AI}$ y Activos Netos se describen a continuación:

1.º $CMPC_{AI}$ (en %): Resultado de utilizar la siguiente fórmula:

$$CMPC_{AI} = \frac{CMPC_{DI}}{(1 - T)}$$

donde $CMPC_{DI}$ es el coste medio ponderado del capital nominal después de impuestos:

$$CMPC_{DI} = \frac{EKe + DKd(1 - T)}{E + D}$$

Fórmula en la que:

D= Importe de la Deuda, tanto bancaria como no bancaria, media del año n.

E= Se tomará el valor contable de los Recursos Propios (Patrimonio Neto que figure en el Balance previsional del año n del PAP).

Kd= Coste de la Deuda antes de impuestos, calculado como los Gastos Financieros divididos entre el importe D anterior.

T= Tipo impositivo del Impuesto sobre beneficios (en %) aplicable al año n para el cual se está calculando la revisión de las tarifas.

Ke= Coste de los Recursos Propios, calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$K_e = R_F + \beta_L P_M \text{ donde:}$$

i) R_F : Tasa Libre de Riesgo. Se tomará la media de la tasa interna de rendimiento del Bono del Estado español a 10 años de los últimos 12 meses disponibles en el momento de elaboración de la propuesta.

ii) P_M : Prima de riesgo del Mercado (en %). Es la rentabilidad incremental que un inversor exige a las acciones por encima de la renta fija sin riesgo. Se tomará el valor fijo del 4,21 %.

iii) β_L : Beta Recursos Propios o Beta apalancada. Se calcula, a partir de la Beta de los activos y del nivel de endeudamiento, mediante la fórmula:

$$\beta_L = \beta_u + \frac{D(1 - T)}{E} (\beta_u)$$

Donde β_u : Beta de los Activos. Refleja el riesgo del negocio, sin tener en cuenta el riesgo financiero derivado de un mayor endeudamiento. Para el negocio aeroportuario, se ha tomado para este parámetro el valor de 0,7, media de las estimaciones efectuadas para el negocio aeroportuario por un panel de consultores, banca de Inversión y Fondos de Inversión en Infraestructuras.

2.º Activos netos. Es la suma de la Deuda y de los Recursos Propios, es decir:

$$\text{Activos netos} = D + E$$

Fórmula en la que se tomarán D y E los valores definidos con anterioridad.

Para la concreción de los anteriores componentes de la fórmula se tendrán en cuenta exclusivamente los gastos de explotación, los Activos Netos, las Deudas y los Recursos Propios, vinculados a los Campos de Vuelo y Áreas Terminales.

c) Ajuste por suavización del incremento de tarifas: Durante los cuatro primeros ejercicios de

aplicación de esta fórmula, cuando su resultado anual conduzca a un incremento superior al porcentaje que represente el IPC interanual incrementado en 5 puntos, el incremento máximo autorizado a aplicar será éste, pudiéndose a lo largo del periodo citado recuperar con dicho límite tarifario el déficit acumulado. Transcurrido dicho plazo, dejará de aplicarse ajuste alguno por suavización en la presente fórmula, procediéndose a la modificación de las cuantías de las correspondientes prestaciones, en el porcentaje que resulte de la aplicación estricta de la misma.

d) Ingresos por precios privados derivados de la explotación comercial de las Áreas Terminales: Los ingresos por precios privados que aparezcan consignados en el PAP correspondiente bajo dicho concepto.

e) Ingresos procedentes de las Sociedades Concesionarias de aeropuertos que aparezcan consignados en el PAP correspondiente bajo dicho concepto.

3. Con el fin de garantizar la eficiencia económica en la gestión de los aeropuertos, “Aena Aeropuertos S.A.”, directamente o a propuesta de sus sociedades filiales, podrá proponer para cada aeropuerto:

a) Coeficientes correctores.

b) Bonificaciones por incremento de pasajeros, frecuencias o rutas en las prestaciones patrimoniales públicas reguladas en el capítulo II. La aplicación de tales bonificaciones, en todo caso, deberá estar basada en criterios transparentes y objetivos y ser compatibles con las normas sobre competencia.

4. El Ministro de Fomento desarrollará, mediante orden, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, los criterios generales que deben seguir las propuestas de coeficientes correctores y bonificaciones previstas en el apartado anterior teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) Garantizar la eficiencia económica en la gestión de los aeropuertos.

b) Máxima contribución posible de cada aeropuerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del aeropuerto.

c) Autosuficiencia económica de cada Aeropuerto, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo.

d) Garantizar la competencia efectiva entre aeropuertos sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de

forma que las cuantías de las prestaciones incorporen la estructura de costes de cada Aeropuerto.

Tanto los coeficientes correctores como las bonificaciones propuestas se integrarán en la fórmula prevista en los apartados anteriores, no aceptándose aquellas propuestas de coeficientes correctores o bonificaciones que no garanticen a nivel global el porcentaje que resulte de la misma.

Los coeficientes correctores, que podrán oscilar entre el 1.30 y el 0.70, y las bonificaciones, que no superarán el 10 por ciento, se aplicarán a las cuantías unitarias de las prestaciones patrimoniales de carácter público definidas en los artículos anteriores. Los coeficientes correctores definitivos para cada aeropuerto y las bonificaciones que, en su caso, procedan se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

CAPÍTULO IV

Procedimiento de transparencia, consulta y supervisión de determinadas tarifas aeroportuarias

SECCIÓN 1.^a DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 93. Información a las autoridades administrativas.

1. Los gestores aeroportuarios y las compañías aéreas están obligados a facilitar a las administraciones públicas competentes en materia de aviación civil la información que éstas les soliciten para el ejercicio de sus funciones o para fines estadísticos.

La información anual solicitada con fines estadísticos deberá proporcionarse en el primer mes de cada ejercicio.

2. La Dirección General de Aviación Civil publicará en el mes de febrero de cada ejercicio las estadísticas anuales del transporte y tráfico aéreo referidas al ejercicio inmediato anterior.

Artículo 94. Tarifas aeroportuarias.

A los efectos previstos en este capítulo se entiende por tarifa aeroportuaria toda contraprestación que perciba el gestor aeroportuario de las compañías usuarias por el uso de las instalaciones aeroportuarias que gestiona y por los servicios prestados exclusivamente por la entidad gestora del aeropuerto relacionados con el aterrizaje, el despegue, la iluminación y estacionamiento de las aeronaves y el tratamiento de los pasajeros y la carga.

En relación con los ingresos de “Aena Aeropuertos, S.A.” y sus sociedades filiales, son tarifas aeroportuarias a los efectos de este capítulo las prestaciones patrimoniales públicas a que se refiere el artículo 97.1.

Artículo 95. Principio general de no discriminación.

Las tarifas aeroportuarias se aplicarán a las compañías aéreas usuarias de las instalaciones o servicios aeroportuarios de forma transparente y no discriminatoria.

Sin perjuicio de lo establecido en el Capítulo II en materia de prestaciones patrimoniales de carácter público, podrán establecerse los criterios objetivos y transparentes que, por razones de interés general, tales como el medio ambiente, permitan al gestor aeroportuario modular las tarifas aeroportuarias que aplique a las compañías aéreas usuarias del aeropuerto.

Artículo 96. Autoridad de supervisión independiente.

1. Toda propuesta de modificación o actualización de las tarifas aeroportuarias referidas en el artículo 94 deberá ser supervisada por la Autoridad Estatal de Supervisión que, a efectos de lo previsto en la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo, sobre tasas aeroportuarias, designe el Ministro de Fomento.

2. La Autoridad Estatal de Supervisión designada publicará un informe anual sobre su actividad como autoridad de supervisión independiente.

SECCIÓN 2.^a TRANSPARENCIA, CONSULTA Y SUPERVISIÓN EN RELACIÓN A LAS PRESTACIONES PATRIMONIALES PÚBLICAS DE “AENA AEROPUERTOS S.A.” Y SUS SOCIEDADES FILIALES

Artículo 97. Ámbito del procedimiento de consulta y supervisión.

1. Estarán sometidas al procedimiento de consulta y supervisión previsto en esta sección todas las prestaciones patrimoniales públicas enumeradas en el artículo 68.2 a excepción de las previstas en sus letras j) y k).

2. Las prestaciones patrimoniales públicas de “Aena Aeropuertos S.A.” y de sus sociedades filiales a las que se refiere el apartado anterior, constituyen un sistema común que abarca a toda la red de aeropuertos gestionados por ellas.

3. A los efectos del procedimiento de consulta se considera como entidad gestora del aeropuerto en los términos de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo, relativa a las tasas aeroportuarias, a “Aena Aeropuertos S.A.”, de acuerdo con las competencias de ésta sobre la red de aeropuertos según lo previsto en el artículo 7.2 del Real Decreto Ley 13/2010, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.

Artículo 98. Procedimiento de consulta.

1. Al menos una vez al año y, en todo caso, en relación a cualquier propuesta sobre modificación o actualización de las prestaciones patrimoniales públicas, así como antes de la finalización de los planes relativos a nuevos proyectos de infraestructuras “Aena Aeropuertos S.A.”, previa audiencia a sus sociedades filiales, deberá llevar a cabo un periodo de consultas con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos sometidos a su gestión y a la de sus sociedades filiales. Estas consultas versarán sobre el funcionamiento del sistema de prestaciones patrimoniales públicas, el nivel de dichas prestaciones y la calidad de los servicios prestados.

2. El periodo de consultas deberá tener lugar al menos cuatro meses antes del mes de mayo del ejercicio anterior a aquél en el que se pretendan actualizar o modificar las prestaciones.

Durante el periodo de consultas la sociedad estatal intentará alcanzar acuerdos con las asociaciones u organizaciones de compañías y, especialmente, suscribir el mayor número posible de acuerdos de calidad de servicios a los que se refiere el artículo 100.1.

Concluido el periodo de consultas, el consejo de administración de “Aena Aeropuertos S.A.”, aprobará la correspondiente propuesta de modificación o actualización de prestaciones patrimoniales públicas, dando traslado de la misma a la Autoridad Estatal de Supervisión y a las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas y usuarios de los aeropuertos, a más tardar en el mes de mayo del ejercicio anterior a aquél en que pretenda aplicarse la modificación o actualización.

En esta propuesta, “Aena Aeropuertos S.A.” deberá tomar en consideración los puntos de vista puestos de manifiesto por las compañías usuarias y justificar sus decisiones en caso de desacuerdo con las mismas. Del mismo modo, para la formulación de su propuesta deberán aplicar la fórmula referida en el artículo 92.

Artículo 99. Información suministrada.

1. Durante el periodo de consultas referido en el artículo anterior, “Aena Aeropuertos S.A.” facilitará a las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos información sobre los elementos que sirven de base para fijar el sistema o nivel de las prestaciones patrimoniales públicas y sus modificaciones o actualizaciones. Esta información incluirá, como mínimo, la siguiente:

a) La lista de los diferentes servicios e infraestructuras vinculadas a las prestaciones patrimoniales públicas.

b) La metodología empleada para determinar la modificación o actualización de las prestaciones patrimoniales públicas.

c) La estructural global del coste en lo que respecta a las instalaciones y servicios retribuidos por las prestaciones patrimoniales públicas.

d) Los ingresos generados por las distintas prestaciones patrimoniales públicas y el coste total por el uso de las instalaciones y de los servicios cubiertos por ellas.

e) Todos los detalles de la financiación procedente de las autoridades públicas para las instalaciones y los servicios retribuidos por las prestaciones patrimoniales públicas.

f) Las previsiones sobre las prestaciones patrimoniales públicas, la evolución del tráfico y las inversiones previstas.

g) El uso real de la infraestructura y del equipamiento aeroportuarios durante el último ejercicio, y

h) El impacto de las inversiones previstas por lo que respecta a sus efectos en la capacidad del aeropuerto.

2. Asimismo, durante este período de consultas, las compañías aéreas usuarias del aeropuerto deberán remitir a “Aena Aeropuertos S.A.” información sobre:

a) Sus previsiones de tráfico y de composición y uso de su flota en el ejercicio siguiente.

b) Sus proyectos de desarrollo y necesidades en el aeropuerto.

3. La información facilitada tanto por “Aena Aeropuertos S.A.” como por sus sociedades filiales y por las compañías aéreas usuarias tendrá carácter confidencial, lo que obliga a:

a) Custodiar la información facilitada, asegurando que sólo puede acceder a ella personal debidamente autorizado y que se usa a los exclusivos efectos previstos en esta ley.

b) No divulgar, ceder o facilitar la información suministrada sin autorización expresa del gestor aeroportuario o compañía aérea que la haya facilitado, salvo a requerimiento del Ministerio Fiscal o de los órganos judiciales.

4. El incumplimiento del deber de confidencialidad impuesto en el apartado anterior será sancionado conforme a lo señalado en los artículos 44 y 55 de la Ley de Seguridad Aérea 21/2003, de 7 de julio. Esta Ley se aplicará igualmente en todo lo relativo al régimen y procedimiento sancionador, sin perjuicio de las acciones penales que pudieran corresponder por la difusión, revelación o cesión de secretos de empresa.

Artículo 100. Acuerdos sobre nivel de servicio y servicios personalizados.

1. Durante el periodo de consultas, “Aena Aeropuertos S.A.”, previa audiencia a sus sociedades filiales, podrá negociar con las compañías aéreas usuarias, sus organizaciones o asociaciones representativas, un acuerdo sobre el nivel y calidad de servicio de los aeropuertos sometidos a su gestión y a la de sus sociedades filiales, de conformidad con el importe de prestaciones patrimoniales públicas.

2. “Aena Aeropuertos S.A.” y sus sociedades filiales, a solicitud de las compañías aéreas usuarias de los aeropuertos, podrá ofrecer servicios personalizados voluntarios o terminales o partes de terminales especializadas.

La contraprestación que perciba la sociedad por estos servicios tendrá en todo caso la consideración de precios privados, pudiendo fijar libremente su importe en función de su coste o de cualquier otra justificación objetiva y transparente.

Si el número de compañías usuarias que deseen acceder a estos servicios personalizados es superior al que resulta posible debido a limitaciones de capacidad, el acceso se determinará en régimen de concurrencia sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Artículo 101. Supervisión de la propuesta de modificación o actualización.

1. Recibida la propuesta de modificación o actualización de prestaciones patrimoniales públicas, la Autoridad Estatal de Supervisión comprobará si garantiza la sostenibilidad de la red de aeropuertos de interés general así como la suficiencia de ingresos prevista en el artículo 92. Del mismo modo, la Autoridad Estatal de Supervisión deberá comprobar, de oficio o a instancia de las compañías usuarias o de sus asociaciones u organizaciones, si la propuesta resulta justificada, de acuerdo con las previsiones contenidas en los planes directores, las demandas de tráfico, los requerimientos y necesidades de las compañías usuarias de los aeropuertos y los adecuados estándares de calidad, así como si responde a los criterios de no discriminación, objetividad y transparencia.

Del acuerdo de la Autoridad Estatal de Supervisión sobre la propuesta, que deberá adoptarse en el plazo máximo de cuatro meses, se dará traslado a “Aena Aeropuertos S.A.”, a las organizaciones o asociaciones de compañías usuarias y al órgano competente para su inclusión en el anteproyecto de ley que corresponda.

2. A los efectos del apartado anterior, la Autoridad Estatal de Supervisión tendrá acceso a toda la información necesaria y, en especial, a la información referida en el artículo 99. Así mismo, deberá

tomar en consideración los acuerdos sobre nivel de servicios que se hayan podido alcanzar al amparo del artículo 100.1.

SECCIÓN 3.^a TRANSPARENCIA, CONSULTA Y SUPERVISIÓN EN RELACIÓN A LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS DE LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Artículo 102. Procedimiento de transparencia y consulta.

1. Las sociedades concesionarias de servicios aeroportuarios están obligadas a realizar una vez al año el procedimiento de consultas previsto en este capítulo en relación con las tarifas aeroportuarias que vayan a aplicar dentro de los límites marcados en el correspondiente Pliego, así como en relación a los nuevos proyectos de inversión en la infraestructura.

2. Durante el período de consultas la sociedad concesionaria intentará alcanzar un acuerdo con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas, también en relación con la calidad de los servicios.

Cuando la sociedad concesionaria prevea una modificación del sistema de tarifas o de su nivel, el período de consultas deberá iniciarse con una antelación de al menos cuatro meses respecto de la fecha en que se prevea su aplicación.

3. Con al menos dos meses de antelación a la fecha prevista para la aplicación la modificación del sistema o nivel de tarifas aeroportuarias, la sociedad concesionaria deberá comunicar a las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias del aeropuerto la decisión que adopte, justificando su decisión respecto a los puntos de vista de las asociaciones y organizaciones de compañías usuarias en el caso de que no se llegue a un acuerdo.

Cuando por causas excepcionales debidamente justificadas la sociedad concesionaria no pueda cumplir lo dispuesto en este apartado deberá justificarlo ante las organizaciones o asociaciones de compañías usuarias y ante la Autoridad Estatal de Supervisión.

4. En el procedimiento de consultas previsto en el apartado anterior, la sociedad concesionaria y las compañías usuarias deberán facilitarse la información prevista en el artículo 99.1 y 2.

Esta información tiene carácter confidencial, conforme a lo previsto en el artículo 99.3. Al incumplimiento de este deber de confidencialidad le es de aplicación el artículo 99.4.

Artículo 103. Supervisión de la modificación.

1. En caso de desacuerdo sobre la decisión de la sociedad concesionaria en relación con el sistema o el nivel de las tarifas aeroportuarias, las compañías

usuarias podrán recurrir a la Autoridad Estatal de Supervisión prevista en el artículo 96.

En este procedimiento, la Autoridad Estatal de Supervisión verificará el cumplimiento de las normas sobre transparencia establecidas en este capítulo y examinará los motivos que justifican la modificación del sistema o nivel de las tarifas aeroportuarias, atendiendo, en particular, a las previsiones contenidas en los planes directores, las demandas de tráfico, los requerimientos y necesidades de las compañías usuarias de los aeropuertos y si responde a criterios de no discriminación, objetividad y transparencia.

El plazo máximo para resolver sobre la justificación de la modificación del sistema o nivel de las tarifas aeroportuarias es de cuatro meses, prorrogable por dos meses por causas excepcionales debidamente justificadas. Transcurrido el plazo máximo para resolver sin haber dictado resolución expresa se entenderá justificada la decisión de la sociedad concesionaria.

La resolución de la Autoridad Estatal de Supervisión será vinculante.

2. La modificación propuesta por la sociedad concesionaria no surtirá efecto hasta que la Autoridad Estatal de Supervisión haya adoptado la resolución prevista en el apartado anterior.

No obstante, si en el plazo de cuatro semanas desde el inicio del procedimiento la Autoridad Estatal de Supervisión no pudiera dictar la resolución prevista en el apartado anterior, deberá adoptar una resolución en la que se pronuncie sobre la aplicación provisional de la decisión de la sociedad concesionaria, hasta la resolución definitiva sobre el recurso.

Artículo 104. Acuerdos sobre el nivel de servicio y servicios personalizados.

1. Durante el período de consultas la sociedad concesionaria podrá negociar con las compañías usuarias o sus organizaciones o asociaciones representativas un acuerdo sobre el nivel y calidad del servicio de conformidad con el importe de las tarifas aeroportuarias.

2. A solicitud de las compañías usuarias del aeropuerto la compañía concesionaria podrá ofrecer servicios personalizados voluntarios o terminales o partes de terminales especializadas. En la fijación del precio por estos servicios no les es de aplicación el procedimiento de consultas y la supervisión prevista en este capítulo.

Si el número de compañías usuarias que deseen acceder a estos servicios personalizados es superior al que resulta posible debido a limitaciones de capacidad, el acceso se determinará en régimen de concurrencia sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

SECCIÓN 4.^a TRANSPARENCIA, CONSULTA Y SUPERVISIÓN EN RELACIÓN A LAS TARIFAS AEROPORTUARIAS DE AEROPUERTOS AUTONÓMICOS Y DE TITULARIDAD PRIVADA

Artículo 105. Régimen de transparencia y supervisión.

Los aeropuertos autonómicos o de titularidad privada abiertos al tráfico comercial que superen los cinco millones de pasajeros de tráfico anual aplicarán el procedimiento de consulta y supervisión previsto en este título en los términos que reglamentariamente se determine.»

Veintidós. 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.»

Veintitrés. Se añade una nueva Disposición adicional décima con la siguiente redacción:

«Disposición adicional décima. Régimen y clasificación de instalaciones aeroportuarias.

El régimen y clasificación de los aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas que figuran en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, se mantiene vigente. Los derechos y obligaciones que figuran en el mismo, relativos al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), serán asumidos, en lo que le corresponda, por “Aena Aeropuertos S.A.”».

Veinticuatro. Se añade una nueva Disposición adicional undécima con la siguiente redacción:

«Disposición adicional undécima. Bases aéreas militares abiertas al tráfico civil y aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

En las bases aéreas militares abiertas al tráfico civil y en los aeródromos de utilización conjunta civil y militar donde la prestación de servicios de navegación aérea sea competencia del Ministerio de

Defensa, se celebrará un convenio entre “Aena Aeropuertos S.A.” y el Ministerio de Defensa en el que se determinen los costes que la sociedad pública ha de compensar, en su caso, al Departamento Ministerial por los servicios que éste preste al tráfico civil, pudiendo acordarse los mecanismos compensatorios que se estimen pertinentes y, preferentemente, por vía de mantenimiento de los servicios e instalaciones militares de uso conjunto civil y militar.»

Veinticinco. Se añade una nueva Disposición adicional duodécima con la siguiente redacción:

«Disposición adicional duodécima. Tasa de aproximación.

De conformidad con lo previsto en la disposición adicional quinta de la Ley 9/2010, de 14 de abril, operada la integración de los costes por los servicios de control de tránsito de aeródromo en las prestaciones a percibir por “Aena Aeropuertos, S.A.” en los términos previstos en la presente Ley, el resto de los servicios relacionados con la llegada y salida de aeronaves a los aeropuertos incluidos en la Tasa de Aproximación regulada en el artículo 22 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, y sus posteriores modificaciones, seguirán retribuyéndose a la entidad pública empresarial AENA a través de la citada tasa, a cuyo efecto las cuantías unitarias de la misma quedarán reducidas en un 90%.»

Veintiséis. Se añade una nueva Disposición transitoria primera con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria primera. Tasas aeroportuarias.

1. Hasta que “Aena Aeropuertos, S.A.” ejerza de manera efectiva sus funciones y obligaciones continuarán en vigor las tasas aeroportuarias actualmente existentes que se seguirán cobrando por la entidad pública empresarial AENA.

2. Una vez que la sociedad ejerza de manera efectiva sus funciones y obligaciones se estará a lo señalado en el Título VI de esta Ley. No obstante, durante el ejercicio 2011 la contraprestación por salida de pasajeros en los Aeropuertos de Tenerife/Sur, Gran Canaria, Palma de Mallorca y Girona se mantendrá en las cuantías fijadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2011. Asimismo, durante dicho ejercicio “Aena Aeropuertos, S.A.” se hará cargo de las subvenciones establecidas respecto a las tasas aeroportuarias de la citada Ley.

3. En el año 2012 las cuantías de las prestaciones establecidas en la presente Ley se actualizarán en los términos previstos en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio.»

Veintisiete. Se añade una nueva Disposición transitoria segunda con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria segunda. Autoridad Estatal de Supervisión.

Hasta que se produzca la designación de la Autoridad Estatal de Supervisión prevista en el artículo 96 las funciones atribuidas a dicha autoridad serán ejercidas por la Dirección General de Aviación Civil que contará, para ello, con el soporte técnico de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y los medios necesarios para actuar como autoridad de supervisión independiente.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta norma se llevará a cabo la designación de la Autoridad Estatal de Supervisión prevista en el artículo 96, previo desarrollo reglamentario de su organización y funcionamiento.»

Veintiocho. Se añade una nueva Disposición final segunda bis con la siguiente redacción:

«Disposición final segunda bis. Revisión de la fórmula para la actualización de las cuantías de las prestaciones patrimoniales públicas.

La Autoridad Estatal de Supervisión a que se refiere el artículo 96, en el plazo de cinco años desde la entrada en vigor de la 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, elaborará una propuesta de revisión de los valores establecidos en la fórmula descrita en el artículo 92.

En particular, para la propuesta de revisión de la Prima de Riesgo del Mercado, PRM, el regulador tendrá en cuenta el método de estimación estadística del exceso de rentabilidad observada en el mercado bursátil español respecto al activo libre de riesgo. Por su parte, para la propuesta de revisión de la Beta de los activos, β , la Autoridad Estatal de Supervisión tendrá en cuenta el método de los comparadores, consistente en estimar el coeficiente beta medio de una muestra de empresas cotizadas que realizan actividades similares y que operan en un entorno regulatorio similar al de las actividades reguladas en el sector aeroportuario español.»

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 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. 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 adicional cuarta. Consejo Asesor de la Aviación Civil.

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, deberá aprobarse por el Gobierno el Reglamento a que se refiere el artículo 10.5 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea al objeto de determinar la composición, organización y reglas de funcionamiento del Consejo Asesor de la Aviación Civil.

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 realiza-

ción 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 vigésima 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 personal o de entidad colaboradora.

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

Tarifa vigésimo 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 trigésimo segunda al artículo 22, apartado cuatro, del siguiente tenor:

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

Disposición final segunda. 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 española 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.º, pasando a reenumerarse el actual apartado 4.º como 5.º, 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.»

Seis. Se da una nueva redacción al artículo 97, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 97.

El transportista estará obligado a transportar juntamente con los viajeros, y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos, y volumen que fijen los Reglamentos.

El exceso será objeto de estipulación especial.

No se considerará equipaje a este efecto los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto, en relación con las características de la aeronave.»

Disposición final tercera. 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. 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**

