BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY **16 de diciembre de 2024** **Núm. 20-2** **Pág. 1**

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000020 Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, así como del índice de enmiendas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de diciembre de 2024.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso.**

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de julio de 2024.— **Cristina Valido García,** Diputada del Grupo Parlamentario Mixto (CCa) y Portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 1

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

De adición.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado en el artículo primero, que sería el Siete bis, con el siguiente texto:

«Si la aeronave, partes de la misma o restos no pudieran conservarse, o hubieren transcurrido los plazos a que se refiere el artículo anterior, serán cedidos

cve: BOCG-15-A-20-2

en primer lugar a instituciones educativas, culturales o sin ánimo de lucro que los soliciten, antes de ser vendidos en pública subasta y su importe quedaría en beneficio del Estado, deducidos los gastos y el premio, en su caso.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad hay 99 aeronaves abandonadas por diversas circunstancias que deben a AENA 7,5 millones de euros. En lugar de venderse como chatarra, sería positivo que se cedieran a museos aeronáuticos (en Lanzarote por ejemplo hay uno), o por piezas se regalen a universidades para los estudiantes.

ENMIENDA NÚM. 2

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Apartados nuevos.

De adición.

Texto que se propone:

Artículo segundo.

Apartado once bis. Nuevo.

«Artículo 48 bis, apartado 2.

Además de las sanciones y las medidas indemnizatorias que correspondan conforme a lo señalado en los artículos 55 y 57, podrá imponerse como sanción accesoria, únicamente cuando concurra una especial gravedad o relevancia del comportamiento típico o de las consecuencias del mismo, debidamente justificada y motivada, la pérdida definitiva de la licencia de control de tránsito aéreo de que sea titular el responsable de la infracción.

La resolución en la que se imponga esta sanción accesoria será ejecutiva cuando no quepa contra ella ningún recurso ordinario en vía administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 90,3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común.

Una vez cumplida la sanción y extinguida la responsabilidad sancionadora, el interesado podrá solicitar la rehabilitación de la licencia de control de tránsito aéreo mediante el procedimiento que es establecerá reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Esta enmienda tiene como objetivo adaptar su contenido a las exigencias del artículo 25.1 de la Constitución, mejorando así la calidad regulatoria. Este cambio responde a los principios de coherencia, análisis sistemático, proporcionalidad y protección de los derechos e intereses implicados.

En particular, la sanción accesoria de pérdida definitiva de la licencia debe contemplarse como una opción que depende de las circunstancias específicas de cada caso y exige una justificación adecuada para su validez. Esta sanción sólo puede ejecutarse una vez que haya adquirido firmeza, y no de forma preventiva. Dado que la normativa vigente no permite actualmente la posibilidad de recuperar la licencia, su aplicación definitiva debe llevarse a cabo sólo tras la firmeza de la resolución sancionadora.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 3

Cristina Valido García
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

Disposición final.

1. Seguridad aérea.

Disposición Final X. *Modificación de la Ley 212003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.*

Se modifica la ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para adicionarle una nueva disposición adicional vigésima primera del siguiente tenor:

«Disposición adicional vigésimo primera.

1. El personal que ópera los medios de transporte y que controla el tráfico y tránsito de los mismos podrá informar sobre acciones u omisiones que pudieran poner en riesgo la seguridad en el transporte ante los canales dispuestos a tal fin en las organizaciones públicas o privadas para las que presente servicio, o, en su caso, ante cualquier sistema público de recepción de información que pudiera suponer una amenaza para el interés público.

2. El personal encargado de operar medios de transporte y controlar el tráfico o tránsito de los mismos podrá, asimismo, adoptar la decisión de paralizar el comienzo o la continuación del transporte ante cualquier evidencia o sospecha objetivamente fundada de posibles riesgos para la seguridad de los pasajeros, de terceros y de los propios trabajadores.

3. Los profesionales mencionados en los apartados precedentes que informen sobre posibles riesgos, reales o potenciales, a través de los canales adecuados, o que adopten decisiones de paralización de la movilidad ante amenazas objetivas para la seguridad en el transporte aéreo, tendrán derecho a la protección frente a cualesquiera represalias, incluidas las amenazas y tentativas de represalia, por parte del empleador que supongan o pueda suponer un trato desfavorable y que les sitúe o pueda situarles en desventaja particular en el contexto laboral o profesional sólo por su condición de informantes o por haber adoptado alguna decisión sobre la movilidad que pudiera afectar a los resultados de la empresa.»

JUSTIFICACIÓN

En un sector clave para la economía de nuestro país y en crecimiento constante, la seguridad del transporte aéreo, en su doble vertiente de seguridad operacional («safety»), orientada a reducir accidentes e incidentes, y de protección frente a actos de interferencia ilícita («security»), es un aspecto de creciente importancia para el conjunto de los ciudadanos, cada vez más habituados a la movilidad nacional e internacional.

A nivel internacional, comunitario y nacional, la necesidad de garantizar la seguridad operacional y de involucrar a todos los niveles que participan en la operación de transporte aéreo se ha convertido en una cuestión esencial que se plasma en la denominada cultura de seguridad.

Sin embargo, la realidad es que, en última instancia, es el profesional en primera línea (piloto de aeronave y controlador de tránsito aéreo), el que tiene la última decisión sobre la propia operación de transporte aéreo, y el responsable último de garantizar mediante sus decisiones la seguridad del pasajero al que transporta y protege.

cve: BOCG-15-A-20-2

Sin embargo, la realidad de nuestro sistema judicial en la jurisdicción laboral supone una amenaza real para el correcto funcionamiento de esta cultura de la seguridad. ¿Por qué? Los profesionales, ante la necesidad de adoptar una decisión clave y crítica sobre la operación de transporte aéreo de la que son últimos responsables, no tienen libertad real para la toma de esta decisión, ya que sus actos o decisiones, si priorizan la seguridad del transporte, (aunque sus decisiones puedan contravenir instrucciones empresariales o causar algún perjuicio a la empresa), pueden derivar en sanciones laborales que, aun siendo declaradas no ajustadas a derecho (improcedentes) por nuestros tribunales, tienen consecuencias perjudiciales para estos profesionales (pérdida del puesto de trabajo) lo que, sin duda, puede ser una brecha fundamental en esta cultura de seguridad aéreo y suponer una grave injerencia en la toma de decisión de los profesionales del transporte aéreo.

Esta amenaza puede ser contrarrestada a través de una cláusula que proteja la toma de decisión última del profesional, para que éste, pueda adoptar libremente la decisión que considere que mejor protege la seguridad del pasajero, ya que en el supuesto de que esta decisión derivase en una sanción disciplinaria, y siempre y cuando los tribunales determinen que esta decisión ha sido correctamente adoptada para la protección de la seguridad, este profesional podría optar por recuperar su puesto de trabajo. Esta protección en su toma de decisión garantizará, sin duda, que, en el momento de adoptarse esta decisión, el profesional tendrá libertad para decidir sin injerencias cuestiones esenciales y críticas para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Esta cláusula de protección adicional de la seguridad del transporte aéreo y de los pasajeros, tendría un contenedor adecuado en la Ley de seguridad aérea, actualmente en proceso de revisión.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.— **Néstor Rego Candamil,** Diputado del Grupo Parlamentario Mixto (BNG) y Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 4

Néstor Rego Candamil
(Grupo Parlamentario Mixto)

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

Disposiciones adicionales nuevas.

Texto que se propone:

«Nueva disposición adicional.

Por razones de seguridad aérea las torres de control aeroportuarias deberán ser gestionadas directamente desde el ámbito público, prohibiéndose su gestión a

cve: BOCG-15-A-20-2

través de la concesión del servicio a empresas privadas. Así mismo, aquellas torres que en este momento están gestionadas a través de concesiones por empresas privadas, una vez que terminen su período de vigencia, revertirán al control público sin que puedan volver a sacarse a concesión.»

———————

«Nova Disposición Adicional. Por razóns de seguridade aérea as torres de control aeroportuarias deberán ser xestionadas directamente desde o ámbito público, prohibíndose a súa xestión a través da concesión do servizo a empresas privadas. Así mesmo, aquelas torres que neste momento están xestionadas a través de concesións por empresas privadas, unha vez que terminen o seu período de vixencia, reverterán ao control público sen que poidan volver sacarse a concesión.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora.

————-

Mellora.

———————————

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Míriam Nogueras i Camero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

ENMIENDA NÚM. 5

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

«[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

cve: BOCG-15-A-20-2

"CAPÍTULO IX

Planificación aeroportuaria y del sistema de navegación aérea y servidumbres aeronáuticas

Sección 1.ª Planificación de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea

Artículo cincuenta y uno. *Planes directores.*

[…]

2. Asimismo, para cada aeropuerto de interés general se adoptará un plan director que tendrá como contenido mínimo la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, definida de modo que garantice las necesidades del tránsito y transporte aéreo, de la gestión del espacio aéreo y de los servicios de navegación aérea correspondientes, así como, en su caso, el cumplimiento de los fines de interés general establecidos en el artículo 21 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Asimismo, el plan director deberá incluir las servidumbres aeronáuticas y las afectaciones aeronáuticas al planeamiento que procedan.

La zona de servicio incluirá:

a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias;

b) Las superficies destinadas a las tareas complementarias de las actividades aeroportuarias y los espacios destinados a equipamientos;

c) Las instalaciones para la navegación aérea ubicadas en el recinto aeroportuario, delimitado por su perímetro de seguridad; y

d) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto.

e) Los espacios necesarios para el desarrollo de otras actividades cuya localización en la zona de servicio resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios de la infraestructura.

f) Los espacios destinados a infraestructuras previstas para la generación de energía de origen renovable destinada al autoconsumo energético del aeródromo.

[…]."»

JUSTIFICACIÓN

Los Planes directores de los aeropuertos deben incorporar en la planificación los espacios dedicados a la generación de energía renovable, como fotovoltaica u otros, a los efectos de conseguir instalaciones tan autosuficientes energéticamente como sea posible.

ENMIENDA NÚM. 6

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

«Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

"[…]

Sección 2.ª Servidumbres aeronáuticas, afectaciones aeronáuticas al planeamiento y otras medidas para la protección de la navegación aérea

Artículo cincuenta y dos. *Servidumbres aeronáuticas, afectaciones aeronáuticas al planeamiento y otras medidas de protección.*

1. Las servidumbres aeronáuticas, entre las que se incluyen las acústicas, son servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, que constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, y establecen las condiciones que exige la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

Las afectaciones aeronáuticas al planeamiento, incluidas las acústicas, son las propuestas de servidumbres aeronáuticas de las instalaciones planificadas en la zona de servicio del correspondiente plan director para garantizar el desarrollo aeroportuario o del sistema de navegación aérea, según proceda.

2. Podrán aprobarse servidumbres aeronáuticas sobre las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden las instalaciones para la navegación aérea, los aeródromos militares o civiles de uso público y restringido, cuando en estos últimos se realicen actividades de interés público, que limiten sus usos y las actividades que puedan desarrollarse en ellas.

Asimismo, podrán aprobarse afectaciones aeronáuticas al planeamiento que condicionen la planificación territorial, urbanística o cualquier otra que ordene las superficies, terrestres o acuáticas, afectadas por las actuaciones planificadas en los planes directores, delimitando las determinaciones sobre los usos del suelo y de las actividades que pueden desarrollarse en él.

Además, en otras superficies, fuera de las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas no acústicas, podrán aprobarse las determinaciones que resulten necesarias para proteger la navegación aérea frente a las construcciones, instalaciones y plantaciones que, por su altura, puedan suponer obstáculos, así como frente a las actividades que puedan suponer un peligro para la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas o el correcto funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea. A estas medidas les será de aplicación, en los términos que se establezca reglamentariamente, los instrumentos que resulten aplicables, respectivamente, de los artículos cincuenta y tres bis y cincuenta y cuatro bis. **Y se determinarán teniendo en cuenta las alternativas posibles para compatibilizar las actividades aeronáuticas con las que se desarrollen en el territorio.**

[…]."»

JUSTIFICACIÓN

A menudo se han impuesto los requerimientos de las actividades aeronáuticas minusvalorando la importancia de las actividades que no pueden interferir ni explorar alternativas viables para la compatibilidad, como ejemplo las actividades aeronáuticas de parapente en Organyà en relación con la ruta de aproximación del aeropuerto de Andorra-La Seu. Deben explorarse las alternativas tecnológicas y todas las posibles para asegurar la compatibilidad con seguridad de las actividades.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 7

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la ley 48/1960, 21 de julio, sobre navegación aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

«[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

"CAPÍTULO IX

Planificación aeroportuaria y del sistema de navegación aérea y servidumbres aeronáuticas

[…]

Sección 2.ª Servidumbres aeronáuticas, afectaciones aeronáuticas al planeamiento y otras medidas para la protección de la navegación aérea

[…]

Artículo cincuenta y tres bis. *Vigilancia y medidas de ejecución.*

[…]

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo cincuenta y cuatro bis, apartado 3, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de oficio, ya sea por propia iniciativa o a propuesta o denuncia del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, adoptará las medidas necesarias para hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas no acústicas, así como la eliminación o modificación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo surgidos, cuando proceda, con posterioridad a la aprobación de las servidumbres aeronáuticas, sin disponer del acuerdo previo favorable de la Agencia o incumpliendo lo dispuesto en él, o acordará su regularización mediante la emisión de un acuerdo favorable en el que se establezcan las condiciones que procedan. **Dichas actuaciones se llevarán a cabo con proporcionalidad y una vez analizadas todas las alternativas técnicas y científicas disponibles para poder compatibilizar las limitaciones y servidumbres aeronáuticas y las actividades civiles.**

[…]."»

JUSTIFICACIÓN

A menudo se han impuesto los requerimientos de las actividades aeronáuticas minusvalorando la importancia de las actividades que no pueden interferir ni explorar alternativas viables para la compatibilidad, como ejemplo las actividades aeronáuticas de parapente en Organyà en relación con la ruta de aproximación del aeropuerto de Andorra-La Seu. Deben explorarse las alternativas tecnológicas y todas las posibles para asegurar la compatibilidad con seguridad de las actividades.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 8

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Artículo segundo. *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:

«[…]

Nueve. Se adiciona un nuevo artículo 45 ter, que queda redactado en los siguientes términos:

''Artículo 45 ter. *Infracciones en relación con la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas ('UAS').*

1. Constituyen infracciones leves en materia utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas, en adelante 'UAS', las acciones y omisiones siguientes:

a) En materia de registro de operadores de UAS:

1.ª No estar inscrito como operador de UAS en el correspondiente registro, cuando ello sea exigible de acuerdo con la normativa aplicable;
2.ª Registrarse en un Estado miembro distinto del de residencia, en el caso de operadores de UAS que sean personas físicas, o de aquél en que tengan su centro de actividad principal, si se trata de personas jurídicas;
3.ª Suministrar o mantener información inexacta o incompleta en el registro del operador de UAS; o
4.ª Estar registrado en más de un Estado miembro a la vez.

b) En materia de identificación de aeronaves no tripuladas:

1.ª No haber incorporado el número de registro digital único en las aeronaves no tripuladas;
2.ª No tener activo el accesorio o sistema de identificación directa a distancia, cuando sea exigible para la operación con la aeronave no tripulada; o
3.ª No indicar el número de registro del operador de UAS, cuando el operador de UAS esté obligado a registrarse.

c) En materia de operaciones de aeronaves no tripuladas:

1.ª Operar UAS en la categoría abierta incumpliendo los requisitos o limitaciones operacionales aplicables;
2.ª Operar UAS en la categoría específica incumpliendo los requisitos o limitaciones operacionales aplicables, o excediendo el alcance o las obligaciones, según proceda, de:

i) La declaración operacional, incluida la no sujeción a los escenarios estándar de que se trate;
ii) El certificado de operador de UAS ligeros ('LUC');
iii) La autorización operacional; o

cve: BOCG-15-A-20-2

iv) La autorización de operaciones de UAS en el marco de clubes y asociaciones de aeromodelismo.

3.ª Operar UAS en la categoría específica utilizando aeronaves no tripuladas que no aparezcan en la declaración operacional, en la autorización operacional o en el certificado de operador de UAS ligeros ('LUC').

4.ª Operar UAS en las categorías específica o certificada incumpliendo las limitaciones o requisitos operacionales aplicables a estas categorías o los requisitos o normas de la reglamentación del aire que les resulten aplicables.

5.ª Operar UAS en la categoría específica, total o parcialmente en el espacio aéreo sujeto a soberanía española, cuando el operador de UAS esté registrado en otro Estado miembro, incumpliendo los requisitos específicos para la realización de operaciones transfronterizas o fuera del Estado de registro.

6.ª Operar UAS en una zona geográfica de UAS, cualquiera que sea su naturaleza o denominación, incumpliendo las prohibiciones, limitaciones, condiciones o requisitos establecidos al efecto, incluida la falta de permiso expreso del titular o administrador de la construcción, edificio o infraestructura cuando este sea exigible y el incumplimiento del deber de coordinación o de las medidas acordadas a este efecto, cuando sea exigible conforme a la normativa de aplicación.

7.ª En el supuesto de Aprovación de los UAS (drones) para operaciones agrarias, los vuelos debajo de 30 metros se considerarán no aeronáuticos.

8.ª Se promoverá y facilitará la normativa para los UAS en inspecciones de tendidos eléctricos para que puedan volar fuera de la distancia visual (BVLOS).

d) En materia de formación de pilotos a distancia:

1.ª Impartir formación sin haber presentado previamente la comunicación previa, declaración responsable o sin haber obtenido previamente la autorización de conformidad con el medio de intervención exigido por la normativa aplicable;

2.ª El incumplimiento por las entidades habilitadas para la formación de pilotos a distancia de los requisitos contenidos en la comunicación previa, declaración responsable o los establecidos en la autorización que les faculte para el ejercicio de la actividad, de conformidad con el medio de intervención exigido por la normativa aplicable.

e) En materia de coordinación de operaciones UAS, el incumplimiento por el gestor de la infraestructura aeroportuaria o por el proveedor de servicios de tránsito aéreo del deber de coordinarse con el operador de UAS o no justificar su denegación.

2. Constituyen infracciones administrativas graves las infracciones tipificadas como leves en este artículo cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.2.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las infracciones tipificadas como leves en este artículo, cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.3."

[…]»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario facilitar y simplificar la utilización de UAS para tareas técnicas dónde son realmente eficientes, como en las operaciones agrarias dónde aportan una gran mejora en la seguridad de las operaciones y de los operadores, como es el caso de las inspecciones de las líneas eléctricas.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 9

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva).

La autoridad aeronáutica simplificará y promoverá la aprobación de rutas PBN para operaciones de emergencia (helicópteros HEMS; policiales y de bomberos).»

JUSTIFICACIÓN

Estas rutas permiten a los helicópteros operar con menos restricciones climatológicas, factor que puede ser determinante en las actuaciones frente la emergencia y el salvamento en línea con experiencia de otros países occidentales.

ENMIENDA NÚM. 10

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva).

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley, y en el marco de la nueva regulación para el establecimiento de coeficientes reductores que permitan anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social, el Gobierno instará de oficio la iniciación del procedimiento para su aplicación al personal sanitario que desempeñe su actividad profesional en medios aéreos.»

JUSTIFICACIÓN

Hay amplitud de estudios que recomiendan dotar a este colectivo profesional de flexibilidad y de capacidad para anticipar la edad de jubilación.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 11

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional (nueva).

Se define la conexión del aeropuerto de Barcelona Josep Tarradellas con la red de alta velocidad ferroviaria como una actuación estratégica y prioritaria del gobierno.

A tal fin, ADIF redactará de forma inmediata el proyecto de adaptación de la estación de alta velocidad (en este momento apeadero) del Prat a los requerimientos necesarios para su operatividad como conector de la alta velocidad ferroviaria con el aeropuerto de Barcelona.

Este proyecto considerará e incluirá los elementos necesarios para una eficiente conexión intermodal con el servicio de Rodalies de Catalunya de la misma estación que dispondrá próximamente del nuevo servicio de lanzadera a la T1 y T2.»

JUSTIFICACIÓN

Después de muchos años de paralización del proyecto, es imprescindible crear las condiciones de infraestructuras ya existentes y planificadas para tal fin para que puedan efectivamente dar el servicio de conexión intermodal del aeropuerto de Barcelona con la red de alta velocidad ferroviaria.

Barcelona es el segundo aeropuerto en importancia en el estado, tiene una amplia oferta de conexiones internacionales y un ritmo de crecimiento sostenido y no se está actuando en su conexión en AV a pesar de tener las infraestructuras previstas para ello y consenso institucional des de hace muchos años, se avanza en la conexión de Barajas pero la de Barcelona está parada.

Es necesario aprovechar las infraestructuras existentes para esta conexión y también lo es para fomentar el transporte ferroviario y por tanto avanzar en la descarbonización de la movilidad.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Republicano, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.— **Gabriel Rufián Romero,** Portavoz del Grupo Parlamentario Republicano.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 12

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación de los puntos 4, 5 y 6 del artículo 4**, modificado en el apartado Uno del Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que quedan redactados en los términos siguientes:

«Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el artículo cuarto, para dar nueva redacción a su apartado 4 y adicionar los nuevos apartados 5 y 6, que quedan redactados como sigue:

''4. En los aeropuertos de competencia del Estado se constituirá una única Comisión ~~ambiental~~ de **coordinación territorial** cuando **se produzca alguno de los siguientes supuestos:**

a) En el aeropuerto se aprueben servidumbres aeronáuticas acústicas;
b) La resolución que ponga fin a un procedimiento de evaluación ambiental sobre proyectos de la infraestructura contemple la creación de un órgano colegiado;
c) La normativa estatal de aplicación contemple la creación de un órgano colegiado integrado por representantes de la Administración General del Estado y de la Administración territorial al que se atribuyan funciones relativas a otros impactos ambientales de la infraestructura.

x) Cuando la administración autonómica lo considere necesario de manera justificada.

5. Reglamentariamente se establecerán las funciones de estas comisiones que, en todo caso, incluirán:

a) El informe, previo y preceptivo, a la aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas y de los planes de acción asociados, así como su seguimiento; y
b) Las de carácter informativo que le correspondan conforme a la resolución que ponga fin a los procedimientos de evaluación ambiental de la infraestructura.

x) El tratamiento de aspectos específicos de la interacción aeropuerto-territorio a propuesta de un cuarto de los miembros.

6. La norma de creación de las respectivas Comisiones ~~ambientales~~ **de coordinación territorial** establecerán su composición, **considerando la paridad de género** y salvaguardando la paridad de voto entre los representantes de la Administración General del Estado y sus organismos públicos vinculados o dependientes, y el resto de los miembros, y asegurando la participación de un

cve: BOCG-15-A-20-2

representante del titular o gestor del aeropuerto y, en el número que se determine, de representantes de:

a) El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o sus organismos públicos vinculados o dependientes con competencias en materia de aeropuertos de interés general y aviación civil, ~~en uno de los cuales recaerá su presidencia;~~

b) El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, o sus organismos públicos vinculados o dependientes con competencias en materia de medioambiente;

c) La administración de la Comunidad Autónoma, entre los que ostenten competencias en materia de transporte, medioambiente u ordenación del territorio;

d) Las administraciones locales afectadas, asegurando una participación de los municipios que satisfaga los distintos intereses en conflicto, sin que ningún municipio pueda disponer de más de un miembro en la comisión.

Además, en la Comisión ~~ambiental~~ **de coordinación territorial** de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto se integrará un representante del Ministerio de Defensa.

La presidencia tendrá carácter rotatorio entre los miembros de la comisión. Para el tratamiento de los asuntos del orden del día que así se considere, el presidente podrá convocar a expertos o representantes de los intereses afectados que tendrán la participación que se acuerde."»

JUSTIFICACIÓN

El redactado propuesto es menos concreto. Se cambia la designación de la comisión, ahora comisión mixta, por la propuesta de comisión ambiental.

En el actual redactado la presidencia es rotatoria y hace referencia a todos los aeropuertos. En el Proyecto de Ley la presidencia es exclusiva del Ministerio de Transportes y solo se crea la comisión en 3 supuestos de aeropuertos: cuando en el aeropuerto se aprueben servidumbres acústicas; cuando la resolución ambiental contemple la creación de un órgano colegiado; y cuando la normativa estatal contemple la creación para el seguimiento de otros impactos ambientales.

Se propone mantener una presidencia rotatoria para la comisión ambiental y ampliar los tres supuestos para la creación de la comisión ambiental a un cuarto, «Cuando la administración autonómica lo considere necesario de manera justificada». Además, debe aclararse que los supuestos de creación de la comisión que prevé el proyecto de ley, incluido el cuarto supuesto propuesto, no se requieren conjuntamente, sino que cada uno de ellos por separado es suficiente para motivar la creación de la comisión.

Redactado vigente: La Comisión mixta tendrá una presidencia rotatoria entre sus miembros, y sus sesiones se celebrarán previa convocatoria de su Presidente, por propia iniciativa, o cuando así lo solicite cualquiera de sus miembros. Sus acuerdos se adoptarán por consenso. No obstante, cuando las discrepancias en el seno de la Comisión impidan los acuerdos unánimes, un informe recogerá el conjunto de las posiciones discrepantes.

Se limitan las funciones. En la ley vigente se contemplan además de los temas acústicos y ambientales, el tratamiento de cualquier otro tema que se proponga.

Se propone que las funciones mantengan la amplitud actual, sin limitarse a los aspectos ambientales, ya que esta comisión constituye un órgano de participación territorial en aspectos relativos a la gestión aeroportuaria, con elevada transcendencia para el territorio y, por tanto, se propone la denominación de Comisión de coordinación territorial.

En la propuesta, se derivan las funciones de la comisión al desarrollo reglamentario, pero en todo caso se contemplan las de carácter ambiental: a) El informe, previo y preceptivo, a la aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas y de los planes de acción asociados, así como su seguimiento; y b) Las de carácter informativo que le

cve: BOCG-15-A-20-2

correspondan conforme a la resolución que ponga fin a los procedimientos de evaluación ambiental de la infraestructura.

La composición detallada de la comisión se remite a la norma de creación de la respectiva comisión, garantizando la ley, en todo caso, la paridad de voto entre los representantes de la administración del estado y los del resto. En cualquier caso, se prevé la participación del Ministerio de Transportes i entidades dependientes (presidencia), Ministerio de Medio Ambiente y entidades dependientes, la CCAA con competencias en Transportes, Medio Ambiente u Ordenación del Territorio, las administraciones locales afectadas sin que ningún municipio pueda disponer de más de un representante en la comisión. Si el aeropuerto tiene uso militar se integra un representante del Ministerio de Defensa.

No se hace referencia a la paridad o perspectiva de género en la composición. Se propone incorporarlo.

Se establece un régimen transitorio de un año para adaptar las situaciones y comisiones existentes a las nuevas determinaciones.

ENMIENDA NÚM. 13

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 3 del artículo cincuenta y uno, modificado en el apartado Cuatro** del Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea., que queda redactado en los términos siguientes:

«Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

"CAPÍTULO IX

Planificación aeroportuaria y del sistema de navegación aérea y servidumbres aeronáuticas

Sección 1.ª Planificación de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea

Artículo cincuenta y uno. Planes directores.

[…]

3. Corresponde a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobar los planes directores a que se refieren los apartados anteriores, en el caso del Plan Director de Navegación Aérea, a propuesta de Enaire E.P.E.

cve: BOCG-15-A-20-2

previa consulta por esta al resto de los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo en espacio aéreo de soberanía española, o en el que el Reino de España tenga la responsabilidad de la provisión de tales servicios **y a las comunidades autónomas con competencias aeroportuarias, de ordenación del territorio y de urbanismo que, en caso de manifestar discrepancia en aspectos del Plan en su ámbito competencial y territorial, deberán ser resueltas por el Consejo de Ministros**. En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la adopción del plan director del aeropuerto requerirá el informe favorable, en el ámbito de sus competencias, del Ministerio de Defensa.

En la tramitación de los planes directores se recabará el informe del Ministerio de Defensa, de las correspondientes Comunidades Autónomas y de otras administraciones públicas afectadas, en relación con sus respectivas competencias, en particular respecto de estas últimas, en materia urbanística y de ordenación del territorio**, que contarán con un plazo de tres meses para su emisión.**

La aprobación de estos planes directores **incorporará la evaluación ambiental estratégica y** llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos necesarios para su ejecución a efectos expropiatorios, incluidos todos los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio e instalaciones y espacios de reserva establecidos conforme a lo previsto en los apartados 1 y 2."»

JUSTIFICACIÓN

Se especifica que la planificación aeroportuaria conlleva afectaciones aeronáuticas al planeamiento territorial y urbanístico.

Se establece el Plan Director de Navegación Aérea para todo el territorio nacional, y de los planes directores de cada aeropuerto de interés general, a aprobar por la persona titular del Ministerio de Transportes, y que deberán incluir las servidumbres aeronáuticas. Art. 51 y 51bis y las obras art. 52ter.

No se prevé la participación de las CCAA en la tramitación del Plan Director de Navegación Aérea. Por la transcendencia y limitación que sobre las competencia en materia de aeropuertos, ordenación del territorio y urbanismo, medio ambiente, y otras competencias autonómicas puede tener este plan, se considera imprescindible prever la consulta a las CCAA (en este caso a la Generalitat) en la tramitación del Plan Director de Navegación Aérea, con un tratamiento singular de las discrepancias en aquellas materias en que la Generalitat tienen competencia exclusiva (aeropuertos y ordenación del territorio y urbanismo, entre otras). Por eso, se propone la adición del texto.

Se prevé que, en la tramitación de los planes directores aeroportuarios se recabará el informe de las correspondientes Comunidades Autónomas y de otras administraciones públicas afectadas, en relación con sus respectivas competencias, en particular respecto de estas últimas, en materia urbanística y de ordenación del territorio.

En este sentido, se impone la obligación de emisión de informes para los planes directores que tramita el Estado, obligación que en el caso de Catalunya entendemos que recae sobre la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Arquitectura. Se advierte que el plazo para la emisión de dicho informe, siendo que este artículo 51 no establece plazo concreto, sería el establecido en el artículo 80.2 de la Ley 39/2015 y, por consiguiente, de diez días. Se considera que se debería establecer un plazo concreto en el artículo 51 y que éste debería ser acorde con la complejidad del plan director objeto de análisis por parte de la Comunidad Autónoma y como mínimo de 3 meses. De acuerdo con lo expresado, se propone una enmienda de modificación del artículo 51, apartado tercero: «que contarán con un plazo de tres meses para su emisión».

En la planificación aeroportuaria no se menciona la evaluación ambiental estratégica. Sin perjuicio de la aplicabilidad de las directivas y legislación en materia de evaluación

cve: BOCG-15-A-20-2

ambiental y sin perjuicio de la referencia en la norma sectorial, se debería hacer referencia a la evaluación ambiental ya que se trata de planes con posibilidad de producir efectos ambientales significativos.

ENMIENDA NÚM. 14

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 2 del artículo cincuenta y uno bis del apartado Cuatro** del Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

"[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

[…]

Artículo cincuenta y uno bis. Integración en el planeamiento urbanístico y territorial.

[…]

2. Los planes especiales o instrumentos urbanísticos equivalentes a que se refiere el apartado 1, se someterán, tras su aprobación provisional o trámite equivalente, a informe vinculante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre su compatibilidad con las determinaciones del correspondiente plan director, que deberá emitirse en el plazo máximo de ~~seis~~ **tres** meses, transcurrido el cual sin haberse adoptado expresamente se entenderá que reviste carácter desfavorable. Cuando dicho informe tenga carácter desfavorable, una vez corregido el proyecto de planeamiento urbanístico para adecuarse a lo previsto en él, podrá continuarse su tramitación.

Asimismo, en el plazo de quince días desde la aprobación provisional o trámite equivalente de los planes especiales o instrumentos urbanísticos a que se refiere el apartado 1, la administración urbanística competente recabará el informe del gestor aeroportuario o de Enaire, según proceda, al objeto de que en el plazo de un mes se pronuncien sobre los asuntos que les afecten. Las discrepancias que surjan durante la tramitación del proyecto de planeamiento urbanístico entre los intereses de la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea y los intereses urbanísticos, tratarán de resolverse mediante consultas entre las partes por un plazo no superior a seis meses desde la comunicación de la discrepancia con el respectivo plan, trascurrido el cual, sin haber alcanzado un acuerdo, las discrepancias se resolverán por el Consejo de Ministros con carácter vinculante."»

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Se establece que el planeamiento urbanístico y territorial calificará los aeropuertos y sus zonas de servicio, así como las instalaciones y espacios de reserva incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, como sistema general o equivalente, aeroportuario o de navegación aérea, según proceda, y no podrá incluir determinaciones que vulneren lo previsto en el respectivo plan director o supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias del Estado en la materia.

Estos sistemas generales se desarrollarán a través de los correspondientes planes especiales u otros instrumentos urbanísticos equivalentes, que resulten procedentes según la legislación urbanística aplicable, y: a) Deberán ser acordes con las previsiones contenidas en el correspondiente plan director; b) Podrán formularse, además de por los sujetos previstos en la legislación urbanística aplicable, por el gestor aeroportuario o por Enaire E.P.E, según corresponda; c) Su tramitación y aprobación se realizará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable, con las salvedades previstas en este artículo.

Los planes especiales o instrumentos urbanísticos equivalentes a que se refiere el apartado 1, se someterán, tras su aprobación provisional o trámite equivalente, a informe vinculante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre su compatibilidad con las determinaciones del correspondiente plan director, que deberá emitirse en el plazo máximo de seis meses, transcurrido el cual sin haberse adoptado expresamente se entenderá que reviste carácter desfavorable. Cuando dicho informe tenga carácter desfavorable, una vez corregido el proyecto de planeamiento urbanístico para adecuarse a lo previsto en él, podrá continuarse su tramitación.

Asimismo, en el plazo de quince días desde la aprobación provisional o trámite equivalente de los planes especiales o instrumentos urbanísticos a que se refiere el apartado 1, la administración urbanística competente recabará el informe del gestor aeroportuario o de Enaire, según proceda, al objeto de que en el plazo de un mes se pronuncien sobre los asuntos que les afecten. Las discrepancias que surjan durante la tramitación del proyecto de planeamiento urbanístico entre los intereses de la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea y los intereses urbanísticos, tratarán de resolverse mediante consultas entre las partes por un plazo no superior a seis meses desde la comunicación de la discrepancia con el respectivo plan, trascurrido el cual, sin haber alcanzado un acuerdo, las discrepancias se resolverán por el Consejo de Ministros con carácter vinculante.

Por consiguiente, en la tramitación de un plan especial (o instrumento equivalente) que desarrolle un plan autonómico que contenga calificación de sistema general aeroportuario o de navegación aérea, el órgano competente de Catalunya para su tramitación deberá recabar dos informes, tras la aprobación provisional: 1. Del Estado, que contará con 6 meses para emitir su informe vinculante y en caso que el Ministerio no lo emita en dicho plazo no se permite continuar la tramitación, puesto que se considera desfavorable. Se considera que el plazo de seis meses para el análisis de un plan especial es demasiado amplio y se propone su reducción 3 meses. 2. Del gestor aeroportuario o Enaire, que contará con 1 mes para su emisión.

El apartado tercero del artículo 51 bis establece que «Adoptado el plan especial o instrumento urbanístico equivalente, este se trasladará al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a los efectos oportunos». Se considera que se debería especificar qué significa «a los efectos oportunos» puesto que dicha indeterminación conlleva inseguridad jurídica.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 15

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 del artículo cincuenta y dos bis, del apartado Cuatro,** del Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que queda redactado en los términos siguientes:

«Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

"[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

[…]

Artículo cincuenta y dos bis. Competencia y procedimiento para la aprobación de servidumbres aeronáuticas en las infraestructuras e instalaciones civiles.

1. Corresponde a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la aprobación y modificación de las servidumbres aeronáuticas de las infraestructuras e instalaciones civiles mediante un acto administrativo que adoptará la forma de orden ministerial, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se trasladará a las administraciones territoriales competentes para su cumplimento. Esta orden:

a) Requerirá el informe previo favorable del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus competencias, en el caso de los aeropuertos ubicados en infraestructuras de utilización conjunta civil y militar y de las instalaciones para la navegación aérea civil que se encuentren en terrenos propiedad del Ministerio de Defensa.

b) **En los aeródromos y aeropuertos de competencia autonómica, la aprobación y modificación de las servidumbres aeronáuticas de las infraestructuras e instalaciones civiles corresponde a la comunidad autónoma** ~~Se adoptará a propuesta de la Comunidad Autónoma competente o, en otro caso,~~ previo informe de **los órganos estatales competentes** ~~esta, en el caso de los aeródromos de competencia autonómica."»~~

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de Ley prevé que las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, se establecen en los correspondientes planes directores y se aprueban por la persona titular del Ministerio. Se consulta a las CCAA, administraciones y ciudadanía.

En el Real decreto de servidumbres vigente, estas son aprobadas por el Consejo de Ministros.

El artículo 52.2 Podrán aprobarse servidumbres aeronáuticas sobre las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden las instalaciones para la navegación aérea, los aeródromos militares o civiles de uso público y restringido, cuando en estos últimos se

cve: BOCG-15-A-20-2

realicen actividades de interés público, que limiten sus usos y las actividades que puedan desarrollarse en ellas.

Esta previsión legal extiende la posibilidad de establecer servidumbres aeronáuticas a los aeródromos civiles de uso público y de uso restringido cuando en estos se realicen actividades de interés público (muchos, competencia de la Generalitat).

Esta previsión la valoramos positivamente a efecto de la protección de los aeródromos que no siendo de interés general realizan operaciones de interés público. Muchos de estos supuestos son competencia de la Generalitat de Catalunya (CCAA). Por ejemplo, helipuertos del Sistema de Emergències Mèdiques (SEM), Bombers de la Generalitat, Policia-Mossos d'Esquadra, y Agents Rurals.

No obstante, la propuesta reserva la aprobación de dichas servidumbres a la persona titular del Ministerio de Transportes, lo cual resulta incongruente con la competencia aeroportuaria y urbanística exclusiva de la Generalitat (o de otras CCAA). Dicha aprobación de las servidumbres de estos aeródromos que no son de interés general debe efectuarse, una vez tramitado el correspondiente procedimiento y consultados todos los organismos competentes, por el órgano aeroportuario de la Generalitat (CCAA).

El artículo 5 de la Ley 14/2009, de 22 de julio, de aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras aeroportuarias, determina como instrumento para desarrollar el sistema general aeroportuario, el Plan director urbanístico aeroportuario (PDUA). Dicho PDUA tienen doble naturaleza, la de plan aeroportuario y la de plan urbanístico. Concretamente, el apartado 2 de dicho artículo 5 de la Ley 14/2009 determina que:

2. El Plan director urbanístico aeroportuario califica la zona de servicio como sistema general aeroportuario de titularidad pública o privada, según corresponda, incluye las servidumbres aeronáuticas y las limitaciones derivadas de dichas servidumbres que afectan a los terrenos del entorno, lo ordena detalladamente y detalla las condiciones que deben respetarse en su funcionamiento.

De acuerdo con dicha previsión de la Ley 14/2009, de Catalunya, el PDUA contiene todas las previsiones de planificación aeroportuaria, incluida la del establecimiento de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto, y las urbanísticas de desarrollo del sistema general aeroportuario.

Por este motivo no responde a una adecuada distribución competencial que, para las servidumbres aeronáuticas que la Generalitat planifica y aprueba en el PDUA, el Ministerio se reserve su aprobación sectorial aeroportuaria. En tanto que limitaciones a la propiedad y a los usos y construcciones, y que se trata de limitaciones a incorporar en el planeamiento territorial y urbanístico para la protección y seguridad de la operación de los aeropuertos y aeródromos autonómicos, debería corresponder a la administración de la Generalitat también la aprobación sectorial aeroportuaria.

Con ésta salvedad competencial, la posibilidad de establecer servidumbres aeronáuticas y acústicas en aeródromos autonómicos con interés público se valora positivamente.

ENMIENDA NÚM. 16

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del punto 1 del artículo 54 del apartado Cuatro** del Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que queda redactado en los términos siguientes:

«Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

"[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

[…]

Artículo cincuenta y cuatro. *Afecciones al territorio e informe de los instrumentos de planeamiento.*

1. ~~Antes de~~ **Con inmediata posteridad** su aprobación inicial o trámite equivalente, las administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico solicitarán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informe, preceptivo y vinculante, en lo que respecta al ejercicio de las competencias estatales, de los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como de sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario, las instalaciones y espacios incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, o los espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o a afectaciones aeronáuticas al planeamiento.

Cuando proceda de conformidad con lo previsto reglamentariamente, se recabará el informe del Ministerio de Defensa con carácter previo a la adopción del informe a los instrumentos de planeamiento que incluyan dentro de su ámbito servidumbres aeronáuticas no acústicas de los aeropuertos ubicados en infraestructuras de utilización conjunta civil y militar y de las instalaciones para la navegación aérea civil que se encuentren en terrenos propiedad del Ministerio de Defensa.

Transcurridos ~~seis~~ **dos** meses desde la solicitud sin que se haya evacuado el informe, deberá entenderse emitido en sentido desfavorable."»

JUSTIFICACIÓN

Cabe destacar en este apartado que el primer documento completo que se dispone en la tramitación de la planificación territorial o urbanística es el que se aprueba inicialmente por el órgano competente, por lo que la referencia al momento de solicitar el informe previo preceptivo y vinculante del Ministerio, no es posible que sea con anterioridad a dicha aprobación inicial por lo que se propone substituir «antes se su aprobación inicial» por «con inmediata posterioridad».

Respecto al plazo de emisión del informe previo preceptivo y vinculante, el proyecto de Ley propone un plazo de 6 meses y silenció desfavorable, declarando nulos de pleno derecho cualquier determinación aprobada sin dicho informe favorable.

Debido a la declaración de nulidad de pleno derecho de cualquier determinación aprobada que contradiga o no haya solicitado dicho informe, y al carácter desfavorable del silencio, se considera que 6 meses es un plazo excesivo para la emisión de dicho informe. Especialmente considerando que dicho informe afecta habitualmente tramitaciones urbanísticas de los municipios sometidos a las servidumbres aeronáuticas y que, si no están dentro de los contemplados en las resoluciones de exención de informe, deben someter cualquier tramitación a informe ministerial.

Por este motivo se propone un plazo de 2 meses para la emisión de dicho informe.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 17

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

''[…]

Seis. Se modifica el capítulo XI, que pasa a tener la siguiente redacción:

[…]

~~Artículo sesenta y nueve.~~

~~Toda aeronave que efectúe tráfico aéreo internacional habrá de realizar su entrada y salida de territorio español por un aeropuerto aduanero. Con carácter excepcional y por razones debidamente justificadas, los órganos competentes en materia de Hacienda e Interior podrán autorizar la utilización de cualquier otro aeropuerto con capacidad para acoger este tipo de tráfico en condiciones seguras.''»~~

JUSTIFICACIÓN

Se propone una enmienda de supresión total del texto del artículo 69, ya que establece que el tránsito internacional solo podrá realizarse por un aeropuerto aduanero. El establecimiento de este precepto supondría una grave afectación a la actividad de los aeropuertos de Lleida-Alguaire y de Andorra-La Seu d'Urgell, gestionados por Aeroports Públics de Catalunya, dado que estos aeropuertos no son aduaneros (entendiendo como tal, aquel aeropuerto que está abierto al uso público y donde funciona de manera regular el servicio de aduanas según definición establecida en el Decreto de 3 de mayo de 1946 sobre ordenamiento funcional de los Servicios de Aduanas en los aeropuertos) y, por tanto, no se permitiría operar vuelos que actualmente se están realizando a destinos como, por ejemplo, Francia, Alemania, Italia, etc.

ENMIENDA NÚM. 18

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

«Artículo segundo. *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:

''[…]

Equis. Se añade una una nueva disposición transitoria quinta que queda redactada como sigue:

Disposición transitoria quinta. Norma transitoria en régimen sancionador en materia de coordinación de operaciones UAS.

Durante el periodo de un año des de la entrada en vigor de esta ley, las tres primeras infracciones cometidas por el mismo gestor aeroportuario que se correspondan con el apartado e) del artículo 45 ter de esta ley, no serán objeto de sanción sin perjuicio de la advertencia de la infracción correspondiente. A partir de la cuarta infracción, sin considerar reincidencia, se aplicará el régimen sancionador previsto.''»

JUSTIFICACIÓN

Por lo que hace al artículo 45 ter Infracciones en relación con la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS»).

e) En materia de coordinación de operaciones UAS, el incumplimiento por el gestor de la infraestructura aeroportuaria o por el proveedor de servicios de tránsito aéreo del deber de coordinarse con el operador de UAS o no justificar su denegación.

A los gestores de los aeródromos se les añade una nuevo supuesto de infracción. En los títulos autorizadores de los aeródromos antes del 2018 no se exigía esta función de coordinación al gestor y, por la normativa sobre aeródromos de uso restringido, la vigencia del título autorizador es indefinida sin previsión de adaptarse a las nuevas normas salvo que las nuevas leyes lo prevean expresamente.

La aplicación directa de esta previsión sancionadora, podría crear indefensión jurídica a los gestores aeroportuarios.

Se propone establecer un régimen transitorio de adaptación en la aplicación del régimen sancionador y, en todo caso, condicionarlo al establecimiento de los criterios específicos de coordinación que faciliten el cumplimiento de la obligación.

Por eso se propone el texto de la enmienda 6 para una nueva disposición transitoria quinta.

ENMIENDA NÚM. 19

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo primero.** Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, de manera que **se añade un nuevo apartado Equis**, que queda redactado en los términos siguientes:

«La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

Equis. Se modifica el artículo catorce, que queda redactado como sigue:

''Artículo catorce.

Se considerarán aeronaves de Estado:

Primero. Las aeronaves militares, entendiéndose por tales las que tengan como misión la defensa nacional o estén mandadas por un militar comisionado al efecto. Estas aeronaves quedan sujetas a su regulación peculiar.

Segundo. Las aeronaves no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales **y autonómicos** no comerciales.''»

JUSTIFICACIÓN

En la normativa vigente, se definen como aeronaves de Estado las militares y las no militares destinadas exclusivamente a servicios estatales no comerciales. El resto se definen como privadas. Visto el conjunto de aeronaves que desempeñan servicios públicos competencia de las comunidades autónomas (Bomberos, Policía, Sistema de emergencias médicas, Agentes rurales) se propone extender el concepto de aeronave de Estado también a este tipo de aeronaves.

ENMIENDA NÚM. 20

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo primero.** Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, de manera que **se añade un nuevo apartado Equis,** que queda redactado en los términos siguientes: La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

«Equis. Se modifica el artículo cuarenta y dos, que queda redactado como sigue:

''Artículo cuarenta y dos.

Corresponde al Ministerio del Aire la construcción, calificación, inspección y explotación de los aeródromos militares y de los aeropuertos y aeródromos públicos, así como la determinación de los requisitos exigibles para otorgar concesiones dentro de ellos, **sin perjuicio de las competencias que tengan atribuidas las Comunidades Autónomas en esta materia.''»**

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Este artículo de la vigente ley atribuye la competencia sobre la construcción, calificación, inspección y explotación de los aeródromos y aeropuertos públicos.

Este artículo debería actualizarse a la actual distribución competencial en que si dichos aeropuertos y aeródromos (civiles) no son de interés general, dichas competencias se han de ajustar a lo previsto en los correspondientes estautos de autonomía.

En particular, este redactado entraría en colisión con las competencias de la Generalitat sobre los aeropuertos de Lleida —Alguaire y de Andorra— La Seu d'Urgell, así como el helipuerto de usos público del Circuit de Barcelona - Catalunya.

El redactado de la enmienda contempla las competencias de la Generalitat en materia aeroportuarias, y las permitiría ampliar respecto a los aeropuertos de interés general.

ENMIENDA NÚM. 21

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo primero.** Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, de manera que **se añade un nuevo apartado Equis,** que queda redactado en los términos siguientes:

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

«Equis. Se modifica el artículo cuarenta y siete, que queda redactado como sigue:

''Artículo cuarenta y siete.

Corresponde al Ministerio del Aire fijar las tarifas de aterrizaje, salida y estacionamiento de aeronaves, ayudas a la navegación, comunicaciones específicamente aeronáuticas y demás servicios de los aeropuertos y aeródromos de carácter público. **Las comunidades autónomas con competencias aeroportuarias serán consultadas previamente a la fijación tarifaria.**

La dirección técnica y administrativa de los aeropuertos y aeródromos públicos incumbe a la Dirección General de Aviación Civil, que establecerá, al efecto, las correspondientes Jefaturas de aeropuertos, con la organización adecuada a las necesidades que hayan de ser atendidas. Los servicios que, dependientes de otros Ministerios, se hallen instalados en los aeropuertos habrán de ser coordinados por la Jefatura de los mismos.''»

JUSTIFICACIÓN

Vista la decisiva influencia de la política tarifaria aeroportuaria en la demanda por parte de las compañías aéreas y de su influencia en la distribución de vuelos comerciales entre diferentes aeropuertos regionales e internacionales, así como su repercusión en el territorio aeroportuario, se propone incluir en este artículo la previsión que las CCAA con competencias aeroportuarias puedan participar de manera decisiva en dicho establecimiento tarifario en los diferentes aeropuertos de interés general en su territorio.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 22

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo primero.** Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, de manera que **se añade un nuevo apartado Equis,** que queda redactado en los términos siguientes:

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

«Equis. Se modifica el artículo cincuenta y seis, que queda redactado como sigue:

''Articuló cincuenta y seis.

El personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación. La expedición de sus títulos aeronáuticos corresponde ~~privativamente~~ al Ministerio del Aire, en las condiciones que reglamentariamente determine, **sin perjuicio de los que correspondan a las comunidades autónomas con competencias aeroportuarias.''»**

JUSTIFICACIÓN

La vigente ley prevé competencia exclusiva del Estado en la expedición de títulos aeronáuticos del personal de vuelo, es decir pilotos y servicio a bordo.

Debido a que la naturaleza civil de dichas habilitaciones no entra en colisión con la posibilidad que, de acuerdo con la normativa básica europea y estatal, las CCAA con competencias en materia aeroportuaria puedan otorgar dichas titulaciones.

ENMIENDA NÚM. 23

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se propone **la modificación del Artículo segundo.** Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, de manera que **se añade un nuevo apartado Equis,** que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo segundo. *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:

[…]

«Equis. Se modifica el punto 1 del artículo 5, que queda redactado como sigue:

''1. Además de las competencias previstas en el artículo 4, corresponde al Ministerio de Fomento:

a) La ordenación, supervisión y garantía de la prestación de los servicios, sistemas e instalaciones civiles de navegación aérea, así como las funciones de supervisión de la normativa en materia de cielo único europeo en los términos que establece esta Ley y sus disposiciones de desarrollo.

b) La calificación de los aeropuertos civiles de interés general y la aprobación de sus planes directores.

c) La ordenación, supervisión y garantía de la prestación de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos civiles de interés general, así como la ordenación y supervisión de la seguridad operacional en el resto de las infraestructuras aeroportuarias civiles **sin perjuicio de las que correspondan a las comunidades autónomas con competencia en materia aeroportuaria.**

d) El mantenimiento del registro de matrícula de aeronaves civiles.

e) La ordenación y supervisión del transporte aéreo.

f) La ordenación y supervisión de las actividades y trabajos aéreos, así como de la aviación general y Deportiva **sin perjuicio de las que correspondan a las comunidades autónomas con competencia en materia aeroportuaria.**

g) La ordenación, verificación y control del cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos para garantizar la seguridad aérea en relación con el diseño, fabricación, mantenimiento, uso y operación de las aeronaves civiles y, en general, de los productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles.

h) La ordenación, otorgamiento y supervisión de los títulos que habilitan a las personas y organizaciones civiles para la realización de actividades aeronáuticas civiles y el control del cumplimiento de los requisitos y obligaciones en cada caso exigibles **sin perjuicio de las que correspondan a las comunidades autónomas con competencia en materia aeroportuaria.**

i) El reconocimiento y aceptación de los títulos, licencias, autorizaciones o certificados expedidos por autoridades de otros Estados y que sean requeridos para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.

j) La ordenación, dirección y ejecución de la inspección aeronáutica civil, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado.

k) El ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil.''»

JUSTIFICACIÓN

Se atribuyen competencias al Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) sin consideración de las competencias autonómicas en materia aeroportuaria y aeronáutica.

En particular se deberían condicionar les siguientes competencias según la propuesta en azul.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 24

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo segundo.** Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, de manera que se **añade un nuevo apartado Equis,** que queda redactado en los términos siguientes:

Artículo segundo. *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:*

«[…]

Equis. Se modifican los artículos 21 y 22, que quedan redactados como sigue:

''Artículo 21. *Adscripción y ejercicio.*

1. La ordenación, dirección y ejecución de la inspección en materia de aviación civil, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, corresponde al Ministerio de Fomento.

2. Las actuaciones propias de dicha inspección serán realizadas por la Dirección General de Aviación Civil, directamente o a través de personas físicas o jurídicas, con capacidad y solvencia técnica acreditadas, que actuarán bajo la dirección y supervisión de dicho órgano directivo, en los términos que se determinan en esta ley y en sus normas de desarrollo.

3. De acuerdo con las competencias que otorgue el correspondiente estatuto de autonomía, las correspondientes actuaciones de inspección de las infraestructuras aeroportuarias que son competencia de las comunidades autónomas serán inspeccionadas por el personal funcionario del órgano autonómico competente en la materia.

Artículo 22. *Contenido de la función de inspección. 1. La función de inspección aeronáutica abarca los ámbitos que a continuación se indican:*

A) En relación con la seguridad operacional:

1.º Personal aeronáutico.
2.º Operación de aeronaves.
3.º Aeronavegabilidad.
4.º Medicina y formación aeronáuticas.

B) En relación con el transporte aéreo:

1.º Licencias y autorizaciones de explotación de compañías aéreas.
2.º Servicios de transporte aéreo.
3.º Trabajos aéreos, transporte privado, vuelos locales y otras actividades de tráfico aéreo.
4.º Comprobación de la existencia y vigencia de los sistemas de cobertura de los riesgos derivados del transporte aéreo.

cve: BOCG-15-A-20-2

5.º Obligaciones de servicio público y regímenes especiales de acceso al mercado de aviación civil.
6.º Tarifas y bonificaciones en materia de transporte aéreo.
7.º Verificación del funcionamiento de los servicios de tránsito y transporte aéreos.
8.º Contrato de transporte aéreo.
9.º Servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general.
10.º Utilización de las franjas horarias para el movimiento de las aeronaves en los aeropuertos.
11.º Continuidad y seguridad en la prestación de los servicios de transporte aéreo y aeroportuarios.

C) En relación con la navegación aérea:

1.º Servicios de navegación aérea.
2.º Instalaciones del sistema de navegación aérea.
3.º Personal y organizaciones que intervengan en la prestación o explotación de los servicios de navegación aérea y en la construcción, utilización o mantenimiento de las instalaciones afectas al sistema de navegación aérea.

D) En relación con los aeropuertos y otros aeródromos e instalaciones aeroportuarias:

1.º Construcción, apertura y funcionamiento de aeropuertos de interés general y de sus instalaciones.
2.º Seguridad aérea de los restantes aeropuertos y aeródromos.
3.º Servidumbres aeronáuticas.

2. Lo dispuesto en el apartado uno se entiende sin perjuicio de las facultades que corresponden a otras Administraciones públicas u órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias **y a las comunidades autónomas con competencia en materia aeroportuaria respecto a los apartados D) 2.º y 3.º"»**

JUSTIFICACIÓN

Los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, relativos a la inspección no se modifican en el proyecto de Ley, aunque en virtud de las competencias de la Generalitat (y otras CCAA) en materia aeroportuaria, que incluyen las de inspección de las infraestructuras de su competencia, deberían modificarse según lo propuesto en color azul.

ENMIENDA NÚM. 25

Grupo Parlamentario Republicano

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se propone la **modificación del Artículo primero.** Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, de manera que **se añade un nuevo apartado Equis,** que queda redactado en los términos siguientes:

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

«[...]

''Equis. Se modifica el artículo ciento treinta y nuevo, que queda redactado como sigue:

Artículo ciento treinta y nueve.

Si la aeronave o sus restos no pudieran conservarse, o hubieren transcurrido los plazos a que se refiere el artículo anterior, serán vendidos en pública subasta y su importe quedará en beneficio del Estado, deducidos los gastos y el premio, en su caso.

Si la aeronave, **partes de la misma** o sus restos no pudieran conservarse, o hubieren transcurrido los plazos a que se refiere el artículo anterior**, serán cedidos en primer lugar a instituciones educativas, culturales o sin ánimo de lucro que los soliciten, antes de ser** vendidos en pública subasta y su importe quedaría en beneficio del Estado, deducidos los gastos y el premio, en su caso."»

JUSTIFICACIÓN

Para que los aviones abandonados en los aeropuertos de AENA, en la actualidad en toda España hay 99 aeronaves abandonadas por diversas circunstancias que deben a AENA 7,5 millones de Euros, en vez de venderse, en muchas ocasiones como chatarra, se cedan a museo aeronáuticos o por piezas se regalen a Universidades para los estudiantes. Aunque AENA quiere la Ley de 1960 se lo impide.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Aitor Esteban Bravo,** Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 26

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se propone la siguiente modificación en el apartado Cuatro, que modifica el artículo cincuenta y uno, quedando el texto con el siguiente tenor:

«Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

"CAPÍTULO IX

Planificación aeroportuaria y del sistema de navegación aérea y servidumbres aeronáuticas

Sección 1.ª Planificación de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea

Artículo cincuenta y uno. *Planes directores.*

1. Se adoptará un Plan Director de Navegación Aérea para todo el territorio nacional que tendrá como contenido mínimo la determinación de las instalaciones necesarias para la prestación de los servicios de navegación aérea que hayan de ubicarse fuera de los recintos aeroportuarios, delimitados por su perímetro de seguridad; los accesos rodados a dichas instalaciones y las acometidas de suministros; los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del sistema de navegación aérea; así como, las servidumbres aeronáuticas no acústicas y ~~las afectaciones aeronáuticas al planeamiento que procedan~~ **las propuestas de servidumbre** .

2. Asimismo, para cada aeropuerto de interés general se adoptará un plan director que tendrá como contenido mínimo la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, definida de modo que garantice las necesidades del tránsito y transporte aéreo, de la gestión del espacio aéreo y de los servicios de navegación aérea correspondientes, así como, en su caso, el cumplimiento de los fines de interés general establecidos en el artículo 21 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Asimismo, el plan director deberá incluir las servidumbres aeronáuticas y ~~las afectaciones aeronáuticas al planeamiento que procedan~~ **las propuestas de servidumbre."»**

(Resto igual).

JUSTIFICACIÓN

Eliminar la nueva figura de las «afectaciones al planeamiento» tal y como propone el Consejo de Estado.

En realidad, se trata de propuestas de futuras servidumbres, que se tipifican en el plan director. No condicionan ni la propiedad ni posibles autorizaciones presentes ni el planeamiento actual. Su publicidad con la aprobación del plan director guía la redacción del planeamiento futuro y pueden ser la base motivante de los informes previos estatales al planeamiento.

ENMIENDA NÚM. 27

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se propone la siguiente modificación en el apartado Cuatro, que modifica el artículo cincuenta y uno bis:

«Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

''Artículo cincuenta y uno bis. *Integración en el planeamiento urbanístico y territorial.*

1. El planeamiento urbanístico y territorial calificará los aeropuertos y sus zonas de servicio, así como las instalaciones y espacios de reserva incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, como sistema general o equivalente, aeroportuario o de navegación aérea, según proceda, y no podrá incluir determinaciones que vulneren lo previsto en el respectivo plan director o supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias del Estado en la materia. Estos sistemas generales se desarrollarán a través de los correspondientes planes especiales u otros instrumentos urbanísticos equivalentes, que resulten procedentes según la legislación urbanística aplicable, y:

a) Deberán ser acordes con las previsiones contenidas en el correspondiente plan director;
b) Podrán formularse, además de por los sujetos previstos en la legislación urbanística aplicable, por el gestor aeroportuario o por Enaire E.P.E, según corresponda;
c) Su tramitación y aprobación se realizará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable, con las salvedades previstas en este artículo.

2. Los planes especiales o instrumentos urbanísticos equivalentes a que se refiere el apartado 1, se someterán, tras su aprobación provisional o trámite equivalente, a informe vinculante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre su compatibilidad con las determinaciones del correspondiente plan director**. Los informes a que se refiere este artículo identificarán expresamente las observaciones vinculantes u orientativas que se formulen y las determinaciones territoriales o urbanísticas del plan que deban ser modificadas o añadidas; sin recoger exposiciones generales sobre cuestiones que el plan debe tener en cuenta**. ~~, que deberá emitirse en el plazo máximo de seis meses, transcurrido el cual sin haberse adoptado expresamente se entenderá que reviste carácter desfavorable~~. Cuando dicho informe tenga carácter desfavorable, una vez corregido el proyecto de planeamiento urbanístico para adecuarse a lo previsto en él, podrá continuarse su tramitación.

El informe deberá emitirse en el plazo máximo de cuatro meses prorrogable por el órgano informante por otros dos, transcurrido el cual sin haberse adoptado expresamente se entenderá que reviste carácter desfavorable.

Asimismo, en el plazo de quince días desde la aprobación provisional o trámite equivalente de los planes especiales o instrumentos urbanísticos a que se refiere el apartado 1, la administración urbanística competente recabará el informe del gestor aeroportuario o de Enaire, según proceda, al objeto de que en el plazo de un mes se pronuncien sobre los asuntos que les afecten. Las discrepancias que surjan durante la tramitación del proyecto de planeamiento urbanístico entre los intereses de la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea y los intereses urbanísticos, tratarán de resolverse mediante consultas entre las partes por un plazo no superior a seis meses desde la comunicación de la discrepancia con el respectivo plan, trascurrido el cual, sin haber alcanzado un acuerdo, las discrepancias se resolverán por el Consejo de Ministros con carácter vinculante."»

(Resto igual).

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Dar seguridad jurídica a las administraciones de ordenación del territorio y urbanísticas en la tramitación del planeamiento. Agilizar el procedimiento de emisión de los informes estatales sectoriales, acortando los plazos al tiempo preciso para su emisión. Clarificar los extremos sobre los que se pronuncian dichos informes, de forma que en su parte conclusiva se pronuncien expresamente sobre los aspectos del planeamiento requeridos de modificación o revisión.

Reducir el plazo de emisión del informe a un tiempo razonable de 4 meses, aunque ampliable a 6 meses, para evitar paralizar en exceso la actividad planificadora.

ENMIENDA NÚM. 28

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la siguiente modificación en el artículo cincuenta y dos, del apartado Cuatro:

«Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

"CAPÍTULO IX

[...]

Artículo cincuenta y dos. *Servidumbres aeronáuticas,* ~~afectaciones aeronáuticas al planeamiento~~ **propuestas de servidumbre** *y* ~~otras~~ *medidas de protección.*

1. Las servidumbres aeronáuticas, entre las que se incluyen las acústicas, son servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, que constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, y establecen las condiciones que exige la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

~~Las afectaciones aeronáuticas al planeamiento, incluidas las acústicas, son las propuestas de servidumbres aeronáuticas de las instalaciones planificadas en la zona de servicio del correspondiente plan director para garantizar el desarrollo aeroportuario o del sistema de navegación aérea, según proceda.~~

Podrán aprobarse servidumbres aeronáuticas sobre las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden las instalaciones para la navegación aérea, los aeródromos militares o civiles de uso público y restringido, cuando en estos últimos se realicen actividades de interés público, que limiten sus usos y las actividades que puedan desarrollarse en ellas.

2. Asimismo, podrán realizarse propuestas de servidumbres aeronáuticas futuras para las instalaciones planificadas en la zona de servicio del correspondiente plan director con el fin de garantizar el desarrollo aeroportuario o del sistema de navegación aérea, según proceda. Estas propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, serán tenidas en cuenta en la planificación territorial, urbanística o cualquier otra

cve: BOCG-15-A-20-2

que ordene las superficies, terrestres o acuáticas, afectadas por las actuaciones planificadas en los planes directores, delimitando las determinaciones sobre los usos del suelo y de las actividades que pueden desarrollarse en él. ~~Podrán aprobarse servidumbres aeronáuticas sobre las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden las instalaciones para la navegación aérea, los aeródromos militares o civiles de uso público y restringido, cuando en estos últimos se realicen actividades de interés público, que limiten sus usos y las actividades que puedan desarrollarse en ellas.~~

~~Asimismo, podrán aprobarse afectaciones aeronáuticas al planeamiento que condicionen la planificación territorial, urbanística o cualquier otra que ordene las superficies, terrestres o acuáticas, afectadas por las actuaciones planificadas en los planes directores, delimitando las determinaciones sobre los usos del suelo y de las actividades que pueden desarrollarse en él.~~

Además, en otras superficies, fuera de las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas no acústicas, podrán aprobarse las determinaciones que resulten necesarias para proteger la navegación aérea frente a las construcciones, instalaciones y plantaciones que, por su altura, puedan suponer obstáculos, así como frente a las actividades que puedan suponer un peligro para la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas o el correcto funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea. A estas medidas les será de aplicación, en los términos que se establezca reglamentariamente, los instrumentos que resulten aplicables, respectivamente, de los artículos cincuenta y tres bis y cincuenta y cuatro bis.

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico de las servidumbres aeronáuticas, **las propuestas de servidumbres,** ~~las afectaciones aeronáuticas al planeamiento,~~ los obstáculos para la navegación aérea y las actividades que puedan suponer un peligro para la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas o el buen funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea, así como las condiciones de uso de los predios o de realización de actividades y su sujeción parcial al interés general, incluida la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.

En el establecimiento del régimen jurídico de las servidumbres aeronáuticas de las infraestructuras aeroportuarias e instalaciones para la navegación aérea civiles se cumplirá la normativa europea de aplicación, teniendo en cuenta en la adopción de las servidumbres aeronáuticas no acústicas las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Además, en materia de servidumbres aeronáuticas acústicas se establecerán reglamentariamente, para su aplicación en el entorno de los aeropuertos, los valores límite de inmisión, así como las limitaciones asociadas a usos, instalaciones o actividades aplicables en todo el territorio nacional en relación con el ruido generado por la operación aeroportuaria.

4. El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas deberán adaptarse para incorporar las limitaciones que dichas servidumbres imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos. ~~Además, cuando estos instrumentos de planificación se adopten tras la aprobación de los planes directores deberán incorporar las limitaciones establecidas en las afectaciones aeronáuticas al planeamiento en los ámbitos en los que estas sean aplicables.~~

La documentación cartográfica de los planes de ordenación territorial o urbanística sobre las servidumbres **y propuestas de servidumbres** aeronáuticas ~~y las afectaciones aeronáuticas al planeamiento~~ que les afecten se ajustará a lo previsto en la normativa reguladora de estas.

5. Sólo dará lugar a la expropiación forzosa la imposición de servidumbres aeronáuticas que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados."»

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Eliminar la nueva figura de las «afectaciones al planeamiento» tal y como propone el Consejo de Estado.

En realidad, se trata de propuestas de futuras servidumbres, que se tipifican en el plan director. No condicionan ni la propiedad, ni posibles autorizaciones presentes, ni el planeamiento actual. Su publicidad con la aprobación del plan director guía la redacción del planeamiento futuro y pueden ser la base motivante de los informes previos estatales al planeamiento.

Eliminar la previsión de informes excepcionales de carácter vinculante o acuerdos previos favorables en áreas donde no exista servidumbre. No tiene sentido otorgar genéricamente carácter vinculante a informes cuya preceptividad no existe y que no se relacionan con afectaciones al planeamiento aprobadas. La Administración estatal no puede erigirse en órgano decisor de la legalidad, lo cual sólo corresponde a los tribunales.

ENMIENDA NÚM. 29

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo Primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone la siguiente modificación en el artículo cincuenta y cuatro, en el apartado Cuatro:

«[...]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

"CAPÍTULO IX

[...]

Artículo cincuenta y cuatro. *Afecciones al territorio e informe de los instrumentos de planeamiento.*

1. Antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, las administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico solicitarán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informe, preceptivo y vinculante, en lo que respecta al ejercicio de las competencias estatales, de los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como de sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario, las instalaciones y espacios incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, o los espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o a afectaciones aeronáuticas ~~al planeamiento~~ **o a propuestas de servidumbres aeronáuticas.**

Sin perjuicio de la emisión del informe definitivo, las administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico podrán recabar informes al Ministerio de Transportes y Movilidad

cve: BOCG-15-A-20-2

Sostenible en las fases previas de elaboración del anteproyecto de planeamiento para ajustar su redacción a las determinaciones del plan director.

Cuando proceda de conformidad con lo previsto reglamentariamente, se recabará el informe del Ministerio de Defensa con carácter previo a la adopción del informe a los instrumentos de planeamiento que incluyan dentro de su ámbito servidumbres aeronáuticas no acústicas de los aeropuertos ubicados en infraestructuras de utilización conjunta civil y militar y de las instalaciones para la navegación aérea civil que se encuentren en terrenos propiedad del Ministerio de Defensa."»

(Resto igual).

JUSTIFICACIÓN

Eliminar la nueva figura de las «afectaciones al planeamiento» tal y como propone el Consejo de Estado. En consonancia con otras enmiendas.

Contemplar la petición de informes al Ministerio en la fase de elaboración del anteproyecto para agilizar el procedimiento y ajustarse a lo que pudiera decir el informe definitivo. La emisión del informe tras la aprobación inicial del planeamiento si ese feedback previo puede suponer la necesidad de modificaciones que se podrían haber evitado y que demoran la tramitación del planeamiento.

ENMIENDA NÚM. 30

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el artículo cincuenta y cuatro ter, en el apartado Cuatro, con el siguiente literal:

«Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

''Artículo cincuenta y cuatro ter. *Exenciones* ~~y excepciones~~*.*

1. Cuando conste acreditado que no se compromete la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas, el normal funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea y la planificación y desarrollo de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea, los órganos competentes para su adopción, en los términos previstos reglamentariamente, podrán:

~~a)~~ Eximir de la petición de los informes al planeamiento y**, en su caso,** de los acuerdos previos previstos en esta sección, a áreas delimitadas geográficamente comprendidas dentro de las servidumbres aeronáuticas **y de las propuestas de servidumbres aeronáuticas futuras** ~~o de las afectaciones aeronáuticas al planeamiento~~, previo informe, cuando proceda, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y, en su caso, del gestor aeroportuario o del proveedor de servicios de navegación aérea afectado.

Las resoluciones que adopten estas exenciones no serán aplicables en relación con la instalación de aerogeneradores o construcciones e instalaciones de altura

cve: BOCG-15-A-20-2

igual o superior a cien metros; podrán establecer los requisitos adicionales aplicables para acogerse a ellas; y perderán su eficacia, salvo que se confirmen expresamente, cuando se modifiquen las servidumbres aeronáuticas o las **propuestas de servidumbres aeronáuticas futuras** ~~afectaciones aeronáuticas al planeamiento~~, según proceda, con posterioridad a su concesión.

~~b) Emitir, con carácter excepcional, los informes y acuerdos previos favorables previstos en esta sección, aun cuando las actuaciones sobre las que se pronuncien superen las servidumbres aeronáuticas o, en su caso, las afectaciones aeronáuticas al planeamiento.~~

2. Cuando proceda, de conformidad con lo previsto reglamentariamente, se recabará el informe del Ministerio de Defensa con carácter previo a la adopción de las exenciones y excepciones previstas en el apartado 1, en el supuesto de que las respectivas exenciones o excepciones afecten a las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos ubicados en infraestructuras de utilización conjunta civil y militar o de las instalaciones para la navegación aérea civil que se encuentren en terrenos propiedad del Ministerio de Defensa."»

JUSTIFICACIÓN

Eliminar la nueva figura de las «afectaciones al planeamiento» tal y como propone el Consejo de Estado. En consonancia con otras enmiendas.

Suprimir la emisión excepcional de informes y acuerdos previos favorables sobre actuaciones que superen las servidumbres aeronáuticas o, en su caso, las afectaciones aeronáuticas al planeamiento.

ENMIENDA NÚM. 31

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final nueva. *Se añade una nueva disposición adicional cuarta al Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.*

Disposición adicional cuarta.

Se autoriza a AENA para la constitución de una sociedad filial con participación de la Comunidad Autónoma de Euskadi cuyo objeto será la ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general ubicados en el territorio de la citada Comunidad Autónoma y de los servicios afectos a ellos. Por acuerdo del Consejo de Ministros se llevará a cabo la creación de la citada sociedad filial que ostentará a efectos legales la condición de gestora aeroportuaria de los tres aeropuertos sitos en la Comunidad Autónoma de Euskadi.»

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Se trata de potenciar la participación de la CAE en la gestión de los tres aeropuertos de interés general ubicados en su ámbito territorial de forma acorde con lo establecido en los arts. 10 y 12 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Txema Guijarro García,** Portavoz sustituto del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 32

Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

De Modificación del artículo 139 del capítulo XVI de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

> «Si la aeronave, partes de la misma o restos no pudieran conservarse, o hubieren transcurrido los plazos a que se refiere el artículo anterior, serán cedidos en primer lugar a instituciones educativas, culturales o sin ánimo de lucro que los soliciten, antes de ser vendidos en pública subasta y su importe quedaría en beneficio del Estado, deducidos los gastos y el premio, en su caso.»

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad en toda España hay 99 aeronaves abandonadas por diversas circunstancias, que deben a AENA 7,5 millones de euros. Sería de gran utilidad para el mundo cultural aeronáutico que estas naves, en vez de venderse directamente, en muchas ocasiones como chatarra, se cedan en primer lugar a museo aeronáuticos o por piezas se regalen a Universidades para beneficio de los estudiantes que lo soliciten. La Ley de 1960 actual lo impide, aunque sea una reivindicación de varios colectivos desde hace tiempo. Estas aeronaves posteriormente pueden seguir siendo vendidas en pública subasta y con su importe en beneficio del Estado, como menciona la propia enmienda, en cualquier caso.

---

cve: BOCG-15-A-20-2

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Aitor Esteban Bravo,** Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 33

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se crea un nuevo apartado Uno bis, donde se modifica el artículo 9 en los siguientes términos:

«Artículo segundo. *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 7, que pasa a tener la siguiente redacción:

''1. Corresponde al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el ejercicio de las competencias del Estado en materia de servicio meteorológico y, en consecuencia, de las siguientes funciones:

a) El ejercicio de la autoridad meteorológica aeronáutica en el territorio nacional.
b) La prestación de los servicios meteorológicos de observación, vigilancia y predicción necesarios para contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia del tránsito aéreo.
c) La provisión a los usuarios aeronáuticos de la información meteorológica necesaria para el desempeño de sus funciones.
d) Las que corresponden a la autoridad nacional de supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea meteorológicos, incluidas las funciones de inspección y sanción previstas en esta ley.

2. No obstante lo previsto en el apartado 1, letras a) y d), reglamentariamente podrá atribuirse las funciones regulatorias que correspondan a la autoridad meteorológica aeronáutica y la condición de autoridad nacional de supervisión de los referidos proveedores a otro departamento ministerial o a las entidades u organismos adscritos a otro ministerio.''

cve: BOCG-15-A-20-2

"Uno bis. *Artículo 9. Construcción,* ~~*y*~~ *planificación* **y coordinación** *de sistemas aeroportuarios.*

1. La construcción y modificación estructural o funcional de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos civiles de competencia de la Administración General del Estado y de las instalaciones del sistema de navegación aérea, así como la puesta en funcionamiento y clausura de los mismos, requerirán autorización del Ministerio de Fomento, previo informe favorable del Ministerio de Defensa.

2. Las CC.AA. con competencia en ejecución de la legislación del Estado, en materia de Aeropuertos con calificación de interés general, participarán en la planificación, programación y gestión de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos civiles de interés general, y podrán asumir su gestión en los términos que se contemplan en esta Ley cuando no sea asumida directamente por el Estado. A tal fin les corresponde:

a) participar en los comités de coordinación aeronáutica de su territorio y el resto de organismos de ámbito supraautonómico sobre las infraestructuras de transporte aéreo situadas en su ámbito territorial.

b) informar, con carácter previo, los planes directores y el documento de regulación aeroportuaria de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos civiles de interés general de su Comunidad.

c) participar en la selección de los responsables de los helipuertos y aeropuertos civiles de interés general de su territorio en la forma que se determine reglamentariamente.

Los órganos competentes en materia aeroportuaria del Estado y las CC.AA. con competencia en ejecución de la legislación del Estado en materia aeroportuaria cooperarán en la coordinación de la política aeroportuaria del Estado con las políticas urbanísticas, territoriales y medioambientales de las CC.AA., en el desarrollo de rutas aéreas y en la accesibilidad y conectividad del aeropuerto con otros medios y vías de transporte.

3 ~~2~~. La construcción, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de competencia de las comunidades autónomas y la aprobación de planes o instrumentos de ordenación y delimitación de su respectiva zona de servicio deberán ser informadas conjuntamente, con carácter previo, por los Ministerios de Fomento y de Defensa, a efectos de determinar la incidencia de los mismos en la estructuración, ordenación y control del espacio aéreo, en el tránsito y el transporte aéreos y en su afección a los aeropuertos de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas. El informe previsto en el párrafo anterior tendrá carácter vinculante en lo que se refiere a la preservación de las competencias estatales, y se emitirá, previa consulta al órgano colegiado previsto en el artículo 6, en el plazo de seis meses, transcurridos los cuales sin haberse evacuado, se entenderá que tiene carácter favorable. Para la construcción, modificación y apertura al tráfico aéreo de los helipuertos de competencia de las comunidades autónomas, se requerirá únicamente el certificado de compatibilidad del espacio aéreo de la instalación proyectada emitido por la Dirección General de Aviación Civil previo informe vinculante del órgano colegiado al que se refiere el artículo 6."»

JUSTIFICACIÓN

La normativa legal sobre aeropuertos está conformada por la Ley 48/1960, de navegación aérea; la Ley 21/2003, de seguridad aérea, además de la Ley 18/2014, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

cve: BOCG-15-A-20-2

En dicha materia hay CC.AA. cuyos estatutos les confieren competencias en materia de aeropuertos que no sean de interés general así como la gestión de los de interés general cuando no sea de directa por el estado. La Ley 18/2014 abre en su art. 17.1 una vía para la participación de las CC.AA. en la gestión de estos aeropuertos. La enmienda pretende asentar principios de cogobernanza y participación en el sistema aeroportuario.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Montse Mínguez García,** Portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Socialista, y **Txema Guijarro García**, Portavoz sustituto del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

ENMIENDA NÚM. 34

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

En el apartado «Uno», se modifica la letra a) del nuevo apartado 6 del artículo cuarto, quedando como sigue:

«[…]

a) El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, **sus órganos, entidades de su sector público institucional** con competencias **o funciones** en materia de aeropuertos de interés general y aviación civil, en uno de los cuales recaerá su presidencia; **así como entidades con funciones en materia de navegación aérea;**

[…]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 35

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Tres», con el siguiente contenido:

«Tres bis. Se modifica el artículo cuarenta y tres, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

''Artículo cuarenta y tres.

1. La promoción de aeropuertos civiles de interés general queda reservada a Aena, S.M.E., S.A.

2. En cualquier caso, la promoción de nuevos aeropuertos civiles que sean competencia de la Administración General del Estado requerirá autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La autorización tendrá carácter discrecional. Para otorgarla deberán ponderarse aspectos sociales, medioambientales y económicos, entre estos la solvencia del promotor y la viabilidad del proyecto. En todo caso deberá quedar acreditado que el nuevo aeropuerto es compatible con la planificación aeroportuaria del Estado; con la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A.; con la estructuración, ordenación y control del espacio aéreo; con la red de carreteras del Estado; con la red ferroviaria de interés general y con el sistema portuario de titularidad estatal.

Esta autorización es independiente de las que, en virtud de otras normas, deba obtener el promotor antes o después de construir el aeropuerto, ni prejuzga el resultado de estas.''»

JUSTIFICACIÓN

Concretar el régimen aplicable a la promoción de nuevas infraestructuras aeroportuarias de competencia estatal, así como clarificar el marco surgido de la aplicación de la Ley 18/2014 por el cual la promoción de aeropuertos de interés general queda atribuida en exclusividad a Aena, S.M.E., S.A., así como garantizar la compatibilidad de las iniciativas con la planificación aeroportuaria del Estado, la red de aeropuertos de interés general, la estructuración, ordenación y control del espacio aéreo, con la red de carreteras del Estado, con la red ferroviaria de interés general y con el sistema portuario de titularidad estatal, todo ello en aras a conseguir una visión coherente e integral de las infraestructuras estatales.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 36

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Siete», con el siguiente contenido:

«Siete bis. Se modifica el título del Capítulo XVIII y el apartado 1 del artículo ciento cincuenta, quedando como siguen:

"CAPÍTULO XVIII

De la aviación general y deportiva y de los trabajos técnicos o científicos"

"Artículo ciento cincuenta.

1. Las aeronaves sujetas a regulación nacional, utilizadas en operaciones de aviación general o deportiva, entre otras las de transporte privado de Empresas y las de Escuelas de Aviación, así como las dedicadas a trabajos técnicos o científicos, quedarán sujetas a las disposiciones de esta Ley, en cuanto les sean aplicables, con las excepciones que a continuación se expresan:

a) Podrán realizar servicio público de transporte aéreo de personas, sin remuneración, a partir de la entrada en vigor y aplicación de la norma reglamentaria que desarrolle las condiciones para la realización de este tipo de operaciones;
b) No podrán realizar ningún servicio público de transporte aéreo de cosas, con o sin remuneración.
c) Podrán utilizar terrenos diferentes de los aeródromos oficialmente abiertos al tráfico, previa autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
[…]"»

JUSTIFICACIÓN

Se permite a las aeronaves no EASA realizar vuelos en los que se trasladen pasajeros sin obtener remuneración por dicho servicio. Su principal objetivo reside en dotar de eficacia a los mismos tanto en el plano medioambiental como en el económico, equiparando las condiciones establecidas para las aeronaves sujetas a regulación de la Unión Europea como sujetas a normativa nacional.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 37

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Dos», con el siguiente contenido:

«Dos bis. Se modifica el artículo treinta, que pasa a quedar redactado como sigue:

''Artículo treinta.

Todo hecho, acto o negocio jurídico cuya inscripción o anotación se pretenda llevar a cabo en el Registro, deberá acreditarse en documento público o privado, según proceda.

En el asiento se hará constar el título público o privado en virtud del cual se practica.''»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar la redacción del artículo al sentido de los tiempos actuales. Se elimina el requerimiento de presentación simultánea del título de propiedad, dejando libertad al ejecutivo para que, conforme al artículo 32, establezca reglamentariamente los tipos de documentos necesarios en cada caso y la posibilidad de establecer determinados supuestos en los que sea permisible la presentación de una declaración responsable.

ENMIENDA NÚM. 38

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el apartado «Tres», que queda redactado como sigue:

«Tres. Se modifica el artículo treinta y tres, en los siguientes términos:

''Artículo treinta y tres.

La inscripción en el Registro **de Bienes Muebles** de los actos y contratos que afecten a la aeronave se regirá por las leyes y reglamentos vigentes en la materia.

cve: BOCG-15-A-20-2

Para el otorgamiento, calificación e inscripción en el Registro **de Bienes Muebles,** los Notarios y los Registradores podrán, bajo su responsabilidad, prescindir de la traducción oficial cuando conocieren el idioma en que estén redactados los documentos."»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 39

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Tres», con el siguiente contenido:

«Tres bis. Se adiciona un nuevo artículo 29 bis, que queda redactado en los siguientes términos:

''Artículo 29 bis. *Prohibición de presentar nuevas declaraciones o comunicaciones habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles.*

1. En los procedimientos administrativos dirigidos a revocar las declaraciones o comunicaciones habilitantes para la realización de actividades aeronáuticas civiles, con exclusión de aquellos dirigidos al ejercicio de la potestad sancionadora, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá declarar la concurrencia de las circunstancias previstas en el apartado 4 del artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. El acto administrativo que declare la concurrencia de alguna de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior podrá determinar la imposibilidad de presentar, con el mismo objeto, una nueva declaración o comunicación habilitante para la realización de actividades aeronáuticas civiles durante un período de tiempo de hasta seis meses, determinado en atención de alguna de las siguientes circunstancias en relación con la actividad declarada o comunicada:

a) La gravedad de los hechos constatados en el ejercicio de la potestad inspectora aeronáutica;

b) La falta de subsanación por el afectado, cuando ello fuera posible, de los incumplimientos constatados en el ejercicio de la potestad inspectora aeronáutica;

c) Haber presentado una nueva declaración o comunicación habilitante para la realización de actividades aeronáuticas civiles, sin haber subsanado las circunstancias que dieron lugar a la revocación de la anterior declaración o comunicación revocada;

d) La potencial afectación a terceras personas que pudiera tener la continuación de la actividad aeronáutica por parte de la persona sobre la que se pretende establecer la medida."»

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Se incorpora al ámbito de la aviación el régimen contemplado en el artículo 69.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, conforme al cual la resolución de la administración pública que declare que concurren las circunstancias para revocar las habilitaciones obtenidas mediante declaración responsable o comunicación previa, podrá «determinar [...] la imposibilidad de instar un nuevo procedimiento con el mismo objeto» por el tiempo que establezca la ley sectorial correspondiente.

ENMIENDA NÚM. 40

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el apartado «Cuatro», quedando como sigue:

«Cuatro. Se modifica la regla 8.ª del artículo 33, **y se adiciona una nueva regla 16.ª**

La regla 8.ª pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

''8.ª Realizar exclusivamente las actividades de aviación civil para las que se esté habilitado y, en su caso, designado y cumplir las condiciones establecidas en las normas que las regulen y las limitaciones y obligaciones que se determinen en el título que habilite para su desarrollo.''

La nueva regla 16.ª tendrá la siguiente redacción:

''16.ª Abstenerse de presentar, con el mismo objeto, una declaración o comunicación habilitante para la realización de actividades aeronáuticas civiles, por el tiempo en que este suspendido este derecho conforme a lo previsto en el artículo 29 bis.''»

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con la enmienda que añade un nuevo artículo 29 bis a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

ENMIENDA NÚM. 41

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Ocho», con el siguiente contenido:

«Ocho bis. Se modifica el artículo 45 bis, que pasa a tener la siguiente redacción:

''Artículo 45 bis. *Infracciones en relación con la asistencia y compensación a los pasajeros.*

1. Constituye infracción grave el incumplimiento de las decisiones emitidas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en relación con las reclamaciones de los pasajeros formuladas al amparo del Reglamento (CE) 261/2004, del Parlamento 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 de cancelación o gran retraso de los vuelos.

A los efectos de aplicar lo dispuesto en este apartado, se considera que se ha producido un incumplimiento cuando, pasados tres meses desde la fecha de la notificación de la decisión emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, no se hubieran llevado a cabo las acciones necesarias para su cumplimiento.

2. Constituye infracción leve el cumplimiento tardío o defectuoso de las decisiones emitidas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en relación con las reclamaciones de los pasajeros formuladas al amparo del Reglamento (CE) 261/2004, del Parlamento 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 de cancelación o gran retraso de los vuelos.

A estos efectos se considera que el cumplimiento es tardío cuando el mismo se efectuase en el período comprendido entre uno y tres meses desde la fecha de notificación de la decisión emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.''»

JUSTIFICACIÓN

Esta modificación busca asegurar que el incumplimiento tardío o defectuoso se maneje de manera proporcional y justa, evitando que los pasajeros se vean obligados a procedimientos judiciales innecesarios y que los transportistas incumplidores obtengan beneficios por su falta de atención a las decisiones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Asimismo, con esta modificación se hace innecesario que los juzgados competentes deban notificar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a la vez que al pasajero y a la compañía aérea, el auto por el que despacha ejecución, reduciendo la carga de trabajo de los antedichos juzgados

ENMIENDA NÚM. 42

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Trece», con el siguiente contenido:

«Trece bis. Se modifica el artículo 55, apartados 1 y 2, que pasan a tener la siguiente redacción:

''1. Las infracciones establecidas en el capítulo I de este título serán sancionadas del modo siguiente:

a) Las infracciones leves con apercibimiento o multa de 60 hasta **10.000 euros**.
b) Las infracciones graves con multa de **10.001 a 60.000 euros**.
c) Las infracciones muy graves con multa de **60.001** a 225.000 euros.

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

a) Para las infracciones leves, apercibimiento o multa **de 500 hasta 45.000 euros**.
b) Para las infracciones graves, multa de **45.001** a 250.000 euros.
c) Para las infracciones muy graves, multa de 250.001 a 4.500.000 euros.
[…]"»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de proporcionalidad al régimen sancionador regulado en el artículo 55 de la Ley de Seguridad Aérea.

ENMIENDA NÚM. 43

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Catorce», con el siguiente contenido:

«Catorce bis. Se modifica el artículo 62, el apartado 1 del artículo 63 y el artículo 64, que pasan a tener la siguiente redacción:

El artículo 62, queda redactado como sigue:

''Artículo 62. *Iniciación.*

Los procedimientos sancionadores por las infracciones administrativas tipificadas en esta ley se iniciarán siempre de oficio por acuerdo **del titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea**, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos administrativos o denuncia.»

El apartado 1 del artículo 63, queda redactado como sigue:

«1. En cualquier momento del procedimiento sancionador, **el titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** podrá adoptar, previa audiencia del interesado y mediante resolución motivada, cualquiera de las medidas enumeradas en el artículo 30 de esta ley y cualesquiera otras que, atendiendo a las circunstancias del caso, sean necesarias para asegurar la efectividad de la resolución que pudiera recaer en el procedimiento o el buen fin del mismo, así como para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello.

A la notificación de estas medidas se acompañará, en su caso, emplazamiento para que se subsane la deficiencia o irregularidad constitutiva de la infracción de que se trate.''

El artículo 64, queda redactado como sigue:

«Artículo 64. *Instrucción.*

1. La instrucción de los procedimientos sancionadores derivados de las infracciones administrativas tipificadas en esta ley corresponderá al órgano de **la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** que tenga atribuida dicha competencia.

2. No obstante, el **titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea** podrá atribuir la instrucción de los procedimientos sancionadores a organismos públicos vinculados o dependientes de la Administración General del Estado, siempre que ello resulte más adecuado para la correcta determinación de los hechos y responsabilidades derivadas de los mismos.

En este supuesto, el instructor y el secretario del procedimiento serán designados por el máximo órgano unipersonal del organismo entre el personal del mismo.

Completada la instrucción, se remitirá la propuesta de resolución, junto con todos los documentos, testimonios, actuaciones, actos administrativos, notificaciones y demás diligencias que se hayan realizado en el procedimiento, a la **Agencia Estatal de Seguridad Aérea,** que se hará cargo del mismo y tramitará su continuación, sin perjuicio de que esta pueda disponer la práctica de nuevas diligencias por el instructor, con la consiguiente redacción de nueva propuesta de resolución por parte de este último.

3. Tras la resolución del procedimiento, el archivo de las actuaciones realizadas corresponderá **al titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea**.**''»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 44

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Quince», con el siguiente contenido:

«Quince bis. Con efectos desde el 26 de octubre de 2025 y vigencia indefinida, se modifica el apartado 3 de la disposición adicional decimoséptima, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

[…]

''3. El importe de la prestación, 'P', es resultado de aplicar la siguiente fórmula:

'P' = 'q' × 'm'

Donde:

'q', es la cuantía unitaria de **0,50** € por franja horaria asignada y **0,25** € por horario facilitado.

y 'm':

a) Para cada gestor aeroportuario, el conjunto de franjas horarias asignadas u horarios facilitados en el correspondiente aeropuerto en la programación final de cada mes natural, conforme al registro del Coordinador.

b) Para cada operador aéreo, el número total de franjas horarias asignadas u horarios facilitados de que dispongan en la programación final de cada mes natural, conforme al registro del Coordinador.

[…]"»

JUSTIFICACIÓN

Este incremento se enmarca en la política económica del Gobierno tendente asegurar un transporte aéreo eficiente, especialmente relevante dado el impacto de este modo de transporte en la actividad económica del país, en particular por su conexión directa con el turismo, lo que exige mantener una organización que gozando de la imparcialidad, independencia y transparencia exigida por el Reglamento (CEE) no 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, cual es el caso del Coordinador y facilitador de franjas horarias español, disponga de medios suficientes para el ejercicio de sus funciones.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 45

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un apartado nuevo, antes del apartado «Uno», con el siguiente contenido:

«Uno bis. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 2, que pasan a tener la siguiente redacción:

«''1. Se regirán por las normas contenidas en esta ley las aeronaves, productos, componentes y equipos aeronáuticos civiles, los sistemas aeroportuarios, d **e gestión del tránsito aéreo**/navegación aérea civiles, **los sistemas de U-Space y de información común**, sin perjuicio de las competencias que sobre estos sistemas aeroportuarios correspondan a las comunidades autónomas, los servicios y actividades relacionados con la aviación civil y el personal y organizaciones civiles que intervengan en su ejecución y explotación.

La aplicación de esta ley a las aeronaves de Estado no militares, como las de aduanas, policía o, en general, las destinadas a servicios públicos no comerciales, a su personal y a las organizaciones responsables de su utilización, deberá respetar las particularidades relativas a la operación de dichas aeronaves.

2. Las aeronaves militares, los sistemas aeroportuarios, **de gestión del tránsito aéreo**/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.

[…]"»

JUSTIFICACIÓN

Dar cobertura legal a la actividad supervisora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sobre los distintos tipos de servicios situados bajo su ámbito de competencias, que quedan englobados bajo la fórmula conjunta «servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea» (ATM/ANS).

ENMIENDA NÚM. 46

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

cve: BOCG-15-A-20-2

Texto que se propone:

Se modifica el apartado «Siete», con la siguiente redacción:

«Siete. Se modifica el artículo 38 que pasa a tener la siguiente redacción:

''Artículo 38. Obligaciones específicas de los proveedores civiles de servicios de gestión del tránsito aéreo/ navegación aérea.

Los que hayan **sido** habilitados y, en su caso, designados proveedores de **servicios de gestión del tránsito aéreo**/navegación aérea quedan sujetos a las siguientes obligaciones:

1.ª Cumplir las condiciones y los requisitos exigidos para su habilitación y, en su caso, designación.
2.ª Garantizar la continuidad de la prestación de los servicios con el nivel de seguridad exigido.
3.ª Mantener adecuadamente los equipos e instalaciones del sistema de **gestión del tránsito aéreo**/navegación aérea, evitando su deterioro o la degradación de sus prestaciones.
4.ª Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.''»

JUSTIFICACIÓN

Dar cobertura legal a la actividad supervisora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) sobre los distintos tipos de servicios situados bajo su ámbito de competencias, que quedan englobados bajo la fórmula conjunta «servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea» (ATM/ANS).

ENMIENDA NÚM. 47

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del nuevo apartado «Dos bis», con el siguiente contenido:

«Dos ter. Se modifica el artículo 25, apartado 2, letra b), que pasa a tener la siguiente redacción:

''[…]
b) El libre acceso a las aeronaves, en tierra y en vuelo, aeropuertos, aeródromos, locales, terrenos y, en general, a todas las instalaciones aeronáuticas en que hubieran de realizar las actuaciones inspectoras **o instalaciones y ubicaciones donde se lleven a cabo actividades aeronáuticas objeto de inspección**. Cuando se trate del domicilio de la persona inspeccionada, deberán obtener el consentimiento del interesado o, en su defecto, autorización judicial.
[…]''»

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Completar las atribuciones de la inspección aeronáutica para mantener altos estándares de seguridad operacional en el desarrollo de las operaciones de UAS.

ENMIENDA NÚM. 48

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del nuevo apartado «Trece bis», con el siguiente contenido:

«Trece ter. Se modifica el artículo 55, para dar nueva redacción a su apartado 5 y adicionar un nuevo apartado 6, que quedan redactados como sigue:

''[…]

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, la infracción tipificada en el artículo 47 ter, apartado 3, letra a), ordinal 1.º, será sancionada con multa del doble del importe que resulte de multiplicar el precio medio anual del combustible de aviación por tonelada, por la cantidad total no repostada anualmente.

6. Las multas tendrán naturaleza de crédito de Derecho público y su importe podrá ser exigido por la vía de apremio.''»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible («ReFuelEU Aviation»), ha añadido nuevas obligaciones armonizadas en todo el mercado interior en relación con el acceso y utilización de combustible de aviación.

El artículo 12 del referido reglamento impone a los Estados miembros la obligación de que, antes del 31 de diciembre de 2024, establezcan el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento, así como que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución.

Por tanto, a fin de poder cumplir con la obligación impuesta en el Reglamento (UE) 2023/2405 es necesario incorporar a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea («LSA»), el correspondiente régimen sancionador, incluyéndose la tipificación de las conductas y la graduación de las sanciones.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 49

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se modifica el apartado «Trece», quedando redactado como sigue:

«Trece. Se modifica el artículo 52, apartado 1, el cual pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

"1. La responsabilidad administrativa por las infracciones reguladas en esta ley corresponderá:

a) En las infracciones contra la seguridad de la aviación civil, a las personas físicas o jurídicas sujetas al cumplimiento de la obligación infringida.

b) En las infracciones en relación con el transporte y los trabajos aéreos, a las personas que las hayan cometido, a los titulares de la licencia de explotación, permiso o autorización o a los explotadores de las aeronaves.

c) En las infracciones en relación con la asistencia y compensación a los pasajeros, a las compañías aéreas.

d) En las infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea, al explotador de la aeronave, al expedidor de la mercancía, al agente de servicios de asistencia en tierra y al agente de carga.

e) En las infracciones relativas a la disciplina del tráfico aéreo en materia de ruido, a la compañía aérea, explotador u operador o al piloto al mando de la aeronave con la que se haya cometido la infracción.

f) En las infracciones relativas a las obligaciones en materia de sostenibilidad del transporte aéreo, según corresponda, los operadores aéreos responsabilidad del Estado español, las entidades gestoras de aeropuertos y los demás sujetos, incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley, obligados por el Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) y su normativa de desarrollo.

g) En las infracciones en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos, a las personas que cometan la infracción o a las autorizadas para la prestación de servicios y para la gestión de las infraestructuras aeroportuarias.

h) En las infracciones en relación con la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), a los proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo (ATS), a los operadores de aeronaves, a los gestores aeroportuarios o a las entidades de gestión de la afluencia de tránsito aéreo.

i) En las infracciones en relación con la coordinación de los aeropuertos y el uso de las franjas horarias, a las compañías aéreas, al personal aeronáutico o a las demás personas físicas o jurídicas con responsabilidades en la asignación y gestión de las franjas horarias.

j) En las infracciones del deber de colaboración con las autoridades y órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de aviación civil, a la persona física o jurídica que cometa la infracción.

cve: BOCG-15-A-20-2

k) En las infracciones en relación con la utilización de UAS, el operador, la entidad responsable de la formación, examen o evaluación de los pilotos a distancia, el gestor aeroportuario o el proveedor de servicios de tránsito aéreo, según corresponda."»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible («ReFuelEU Aviation»), ha añadido nuevas obligaciones armonizadas en todo el mercado interior en relación con el acceso y utilización de combustible de aviación.

El artículo 12 del referido reglamento impone a los Estados miembros la obligación de que, antes del 31 de diciembre de 2024, establezcan el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento, así como que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución.

Por tanto, a fin de poder cumplir con la obligación impuesta en el Reglamento (UE) 2023/2405 es necesario incorporar a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea («LSA»), el correspondiente régimen sancionador, incluyéndose la tipificación de las conductas y la graduación de las sanciones.

ENMIENDA NÚM. 50

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se suprime:

Disposición adicional primera.

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 51

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se modifica:

Disposición transitoria primera.

De modificación

Texto que se propone:

Se modifica el apartado 1, quedando redactado como sigue:

«1. En el plazo de **cinco años** desde la entrada en vigor de esta ley, se constituirá una Comisión ambiental en cada uno de los aeropuertos en los que

cve: BOCG-15-A-20-2

concurran las circunstancias previstas en el artículo cuarto, apartado 4, de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que sustituirá a las existentes, y asumirá, además de las competencias que le correspondan conforme a lo previsto en el artículo cuarto, apartado 5, de la citada ley, las que ostenten hasta ese momento las comisiones sustituidas, **que podrán ser modificadas reglamentariamente.**

[…]»

JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario incrementar el plazo máximo para la creación y constitución de las comisiones ambientales únicas siendo cinco años un plazo prudente para llevarlo a cabo con garantías, ya que hay que considerar que en la actualidad hay veinte aeropuertos que se verían afectados por lo dispuesto en el artículo primero apartado uno del proyecto de ley por el que se adiciona un apartado 4 al artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de diciembre, sobre Navegación Aérea, lo que exige un esfuerzo normativo importante adicional al correspondiente a la actividad ordinaria. Adicionalmente, es posible que algunos de los elementos para la conformación de dichas comisiones estén sujetos a negociación con otras administraciones territoriales por lo que los plazos podrían dilatarse.

Asimismo, es necesario arbitrar un mecanismo que permita la modificación, en su caso, de las competencias y funciones que actualmente ostentan las comisiones ambientales existentes creadas al amparo de las resoluciones que han puesto fin a procedimientos de evaluación ambiental, entre las no comprendidas en el apartado 5 del artículo 4 de la Ley (apartado uno artículo primero proyecto de ley), por vía reglamentaria, a fin de permitir que las nuevas comisiones, de forma ágil, se adapten a las necesidades existentes en cada momento, sin las rigidices que supondría que dichas competencias y funciones se tuvieran que modificar por norma con rango de ley.

ENMIENDA NÚM. 52

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones transitorias nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición transitoria (nueva). *Normas transitorias en materia de aeropuertos de competencia estatal.*

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 43, apartado 1, de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, los aeropuertos que a la entrada en vigor de esta ley estén calificados como aeropuertos de interés general, y no estén integrados en la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A. podrán ser promovidos y, en su caso, gestionados por entidades distintas de Aena, S.M.E., S.A. El resto de los apartados del citado artículo 43 seguirán siendo de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

Atendiendo a la modificación del artículo cuarenta y tres de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, conviene contemplar un régimen transitorio para los aeropuertos de interés general no integrados en la red de aeropuertos de interés general gestionada por Aena, S.M.E., S.A., que podrán solicitar su descalificación como tales.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 53

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Modificación del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.*

Se modifica la letra d) del artículo 2 del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, que quedará con la siguiente redacción:

[…]

''d) Autoasistencia en tierra: situación en la que un usuario se presta directamente, a sí mismo, una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios.

Un usuario no será considerado como tercero con respecto a otro usuario cuando:

1.º Uno de ellos tenga una participación mayoritaria en el otro, o
2.º Una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos.

Igualmente, no serán consideradas como tercero con respecto a los usuarios que cumplan alguno de los requisitos anteriores, las sociedades constituidas exclusivamente por dichos usuarios, para prestar servicios de asistencia en tierra.

[…]"»

JUSTIFICACIÓN

El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierrao, no contempla la realidad societaria de las compañías aéreas en el momento actual y la complejidad que dicha realidad ha adquirido. Por ello, en aras de facilitar ese acceso a la asistencia en tierra, se hace necesario aclarar los supuestos en los que las compañías aéreas pueden practicar la autoasistencia teniendo en cuenta la realidad actual de las sociedades de capital.

El hecho de permitir que las compañías aéreas puedan prestarse autoasistencia en tierra a través de empresas filiales específicamente creadas para ello, resulta coherente con los objetivos de la Directiva 96/67, dado que uno de los objetivos de dicha Directiva es garantizar el libre ejercicio de la autoasistencia en tierra (art. 7). Asimismo, resulta conforme con la exigencia prevista en la Directiva que obliga a mantener una separación contable entre las actividades de servicios de asistencia en tierra y otro tipo de actividades aeronáuticas para evitar la distorsión de la competencia (art. 4). Por el contrario, impedir que las compañías aéreas puedan acudir a una técnica empresarial tan usual como es la creación de sociedades instrumentales supondría poner obstáculos al libre ejercicio del derecho de autoasistencia predicado por el legislador comunitario.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 54

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Salvaguarda del rango de ciertas disposiciones reglamentarias.*

Se mantiene la naturaleza reglamentaria del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, en la modificación llevada a cabo por esta ley.

Las modificaciones que con posterioridad a la entrada en vigor de esta ley puedan realizarse respecto al Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, incluidas las modificaciones de las disposiciones modificadas por esta ley, podrán efectuarse por normas reglamentarias con rango de real decreto.»

JUSTIFICACIÓN

Salvaguarda del rango de disposiciones reglamentaria.

ENMIENDA NÚM. 55

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Modificación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.*

Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional cuarta de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, que pasa a quedar redactada como sigue:

''2. Los controladores de tránsito aéreo que pierdan su aptitud psicofísica dejarán de desempeñar funciones operativas de control de tránsito aéreo, debiendo el proveedor de servicios ofertarle otro puesto de trabajo que no conlleve el ejercicio

cve: BOCG-15-A-20-2

de esas funciones. Este nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones que efectivamente realice el controlador.

Cuando el proveedor de servicios no pudiera ofertar un puesto que no conlleve funciones operativas de control de tránsito aéreo conforme a lo previsto en el párrafo anterior, el controlador pasará a una situación de reserva activa hasta que alcance la edad de 65 años en la que pasará a la situación de reserva activa especial.»

JUSTIFICACIÓN

El apartado 2 de la disposición final cuarta de la Ley 9/2010, de 14 de abril, establece la obligación de los controladores de tránsito aéreo que alcancen los 57 años de edad de renovar o revalidar sus certificados médicos cada seis meses como máximo. Esta previsión que se arrastra desde la adopción de la ley, cuando la licencia de controladores de tránsito aéreo aún no estaba totalmente armonizada en el ámbito de la Unión Europea, es contraria a lo previsto en el apartado ATCO.MED.A.045 del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.° 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.° 805/2011 de la Comisión, y, por tanto, resulta inaplicable.

ENMIENDA NÚM. 56

Grupo Parlamentario Socialista
Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final (nueva). *Modificación de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.*

El apartado 2 del artículo 18 de la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, queda redactado como sigue:

''2. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), creada por el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, pasa a denominarse Enaire E.P.E. Enaire E.P.E. continuará existiendo con la misma naturaleza y régimen jurídico previsto en el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, ejerciendo exclusivamente las competencias que actualmente ostenta en materia de navegación aérea y espacio aéreo y, además, la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la

cve: BOCG-15-A-20-2

gestión eficiente del espacio aéreo teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios. Asimismo, ENAIRE asume la conservación, defensa, gestión y explotación de su patrimonio histórico, cultural y artístico, contribuyendo a su conocimiento y disfrute por la colectividad, sin perjuicio de lo que establezca para el Ministerio de Cultura y Deporte la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español en lo que sea materia de su competencia.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Socialista al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Montse Mínguez García**, Portavoz adjunta del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 57

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

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

De modificación

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Dos», con el siguiente contenido:

«Dos bis. Se modifica el artículo 22, apartado 1, letra b), para añadirle un nuevo ordinal del siguiente tenor:

[…]

''12.º Sostenibilidad del transporte aéreo.

[…]"»

JUSTIFICACIÓN

Ampliar al ámbito de la sostenibilidad el contenido de la función de inspección en relación con el transporte aéreo.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 58

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se modifica:

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

De modificación.

Texto que se propone:

Se añade un nuevo apartado, a continuación del apartado «Once», con el siguiente contenido:

«Once bis. Se adiciona un nuevo artículo 47 ter con la siguiente redacción:

''Artículo 47 ter. *Infracciones en relación con la sostenibilidad del transporte aéreo.*

1. En el marco de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (en lo sucesivo, «ReFuelEU Aviation»), y conforme a lo que resulte en aplicación de sus disposiciones, constituyen infracciones administrativas en materia de sostenibilidad del transporte aéreo las establecidas en este artículo.

2. Son infracciones leves las acciones u omisiones siguientes:

a) En relación con los operadores de aeronaves obligados conforme a lo previsto en el ReFuelEU Aviation, y de los que el Reino de España sea responsable de su supervisión y ejecución para el cumplimiento del citado reglamento:

1.º El retraso injustificado en el cumplimiento de las obligaciones de información exigibles conforme a dicho reglamento o el retraso en proporcionar la información necesaria para demostrar que cumple con sus obligaciones cuando le sea requerida por los órganos competentes en materia de aviación civil, salvo que constituya una infracción grave.

2.º El incumplimiento de la obligación de que la información haya sido verificada de conformidad con lo previsto en el Reglamento ReFuelEU Aviation.

b) En relación con las entidades gestoras de aeropuertos obligados conforme a lo previsto en ReFuelEU Aviation:

1.º El incumplimiento del plazo para la adopción de las medidas necesarias para subsanar la falta de acceso adecuado de los operadores de aeronaves a los combustibles de aviación sostenibles.

2.º El retraso injustificado en facilitar la información necesaria para demostrar que cumple con sus obligaciones cuando le haya sido previamente requerida por los órganos competentes en materia de aviación civil.

3. Son infracciones graves las acciones u omisiones siguientes:

a) En relación con los operadores de aeronaves obligados conforme a lo previsto en el ReFuelEU Aviation y de los que el Reino de España sea responsable de su supervisión y ejecución para el cumplimiento del citado reglamento:

1.º El incumplimiento injustificado de las obligaciones de repostaje de combustible de aviación exigibles, conforme a lo previsto en dicho reglamento y en su normativa de desarrollo, en aquellos aeropuertos en que este resulte aplicable.

cve: BOCG-15-A-20-2

2.º El incumplimiento de la obligación de comunicación de la información exigible conforme a dicho reglamento, cuando le haya sido previamente requerida por los órganos competentes en materia de aviación civil.

3.º El cumplimiento defectuoso de las obligaciones de suministrar información conforme a dicho reglamento, o de la obligación de proporcionar la información necesaria para demostrar el cumplimiento de sus obligaciones cuando le haya sido previamente requerida por los órganos competentes en materia de aviación civil.

A estos efectos, se entenderá que el cumplimiento es defectuoso cuando la información facilitada sea insuficiente para alcanzar el fin para el que fue requerida.

b) En relación con las entidades gestoras de aeropuertos obligados conforme a lo previsto en ReFuelEU Aviation:

1.º La no adopción de las medidas necesarias y suficientes para subsanar la falta de acceso adecuado de los operadores de aeronaves a los combustibles de aviación sostenibles.

2.º No facilitar la información necesaria para demostrar el cumplimiento de sus obligaciones cuando le haya sido previamente requerida por los órganos competentes en materia de aviación civil."»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible («ReFuelEU Aviation»), ha añadido nuevas obligaciones armonizadas en todo el mercado interior en relación con el acceso y utilización de combustible de aviación.

El artículo 12 del referido reglamento impone a los Estados miembros la obligación de que, antes del 31 de diciembre de 2024, establezcan el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento, así como que se adopten todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución.

Por tanto, a fin de poder cumplir con la obligación impuesta en el Reglamento (UE) 2023/2405 es necesario incorporar a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea («LSA»), el correspondiente régimen sancionador, incluyéndose la tipificación de las conductas y la graduación de las sanciones.

ENMIENDA NÚM. 59

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición Adicional (nueva). *Fondo de Apoyo a la Base Industrial y Tecnológica de la Defensa "FORES" F.C.P.J.*

1. Se crea el Fondo de Apoyo a la Base Industrial y Tecnológica de la Defensa (FORES) F.C.P.J, cuya finalidad es impulsar las inversiones productivas y el aumento de la capacidad productiva en territorio español por empresas constituidas en España del sector de la seguridad, la defensa, la aeronáutica y el espacio, con los siguientes objetivos: contribuir a la modernización, crecimiento e

cve: BOCG-15-A-20-2

internacionalización de industrias de estos sectores para el aumento de su competitividad industrial; facilitar la creación de consorcios en programas estratégicos, especialmente europeos, en el ámbito de la seguridad y la defensa; fortalecer la autonomía estratégica europea; y proporcionar un impulso tecnológico clave al sector de defensa español para uso dual.

2. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia ''España puede'', financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU incluye diversas medidas de reforma e inversión entre las que se encuentra, en el Componente 11 ''Modernización de las Administraciones Públicas'', la inversión 6 relativa a un Instrumento de Resiliencia y Seguridad en el que se incluye la creación del Fondo FORES con una dotación de 1.000.000.000 de euros.

3. El FORES tiene la naturaleza jurídica propia de los fondos carentes de personalidad jurídica, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 84, 137, 138 y 139 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, al que se imputarán las operaciones de apoyo financiero a la inversión industrial.

4. El FORES estará adscrito al Ministerio de Defensa a través de la Secretaría de Estado de Defensa y le será de aplicación el régimen presupuestario, económico financiero, contable y de control previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, para los fondos carentes de personalidad jurídica cuya dotación se realizará conforme a lo establecido en los apartados Quinto y Sexto de esta Disposición Adicional.

5. El FORES tendrá una dotación de 1.000.000.000 de euros. Dicha dotación será desembolsada y transferida a la Sociedad Estatal SEPI Desarrollo Empresarial, S.M.E., S.A. (SEPIDES). Esta cantidad podrá incrementarse con otras dotaciones que se prevean en su caso y con carácter acumulativo se consignen para el mismo en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. El Fondo podrá reinvertir los recursos procedentes de los reembolsos de la financiación otorgada.

6. La dotación de la línea establecida en los apartados anteriores corresponderá al libramiento de fondos que se realice para este concepto por la Unión Europea en el marco del PRTR y se financiará con cargo al crédito creado al efecto mediante transferencia financiada con cargo a la aplicación presupuestaria 14.50.12KF.879.01 a la sociedad estatal SEPI Desarrollo Empresarial, S.M.E., S.A. (SEPIDES). En su caso, en las sucesivas Leyes de Presupuestos Generales del Estado figurará el importe máximo de las operaciones que a lo largo de ese año puedan aprobarse por la Comisión de Evaluación del Fondo.

7. El FORES será gestionado por SEPIDES que actuará asimismo como cuentadante o agente financiero. La gestora del fondo realizará las actividades de estudio, preparación, negociación, formalización y seguimiento de los préstamos o cualesquiera otros instrumentos de apoyo a la inversión que se consideren adecuados para la eficiente gestión del Fondo y se asegurará del cumplimiento de todos los requisitos legales del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

8. La norma reguladora del FORES determinará las condiciones, criterios y procedimientos de control para la concesión de los correspondientes instrumentos financieros que se utilicen para el desarrollo y ejecución del Fondo.

9. La gestión ordinaria del Fondo responderá con arreglo al siguiente esquema orgánico: 1º) Como órganos propios del Fondo: (i) Un Consejo Gestor del FORES responsable de la gestión del Fondo; y, (ii) Una Comisión de Evaluación. 2º) Como órgano externo al Fondo: (i) Órgano Interministerial de Autorización.

10. Para concretar los aspectos relativos al procedimiento para la solicitud de operaciones por parte de los beneficiarios finales, la aprobación de las operaciones, el control y supervisión ex ante y ex post y la información y documentación a reportar para cada operación, las obligaciones de ambas instituciones, así como los mecanismos de seguimiento y evaluación, se suscribirá un convenio entre la Secretaría de Estado de Defensa y SEPIDES.

cve: BOCG-15-A-20-2

11. El FORES podrá ser financiado por cualquiera de los instrumentos de apoyo financiero de la Unión Europea siempre que dicha ayuda no cubra los mismos costes. Asimismo, el Fondo y las acciones financiadas por el mismo cumplirán con la normativa relacionada con la competencia de la Unión Europea que garantiza el buen funcionamiento del mercado interior.

12. Este Fondo carece de personalidad jurídica. Las responsabilidades del Fondo se limitarán exclusivamente a aquellas que la entidad gestora haya contraído por cuenta del mismo. Igualmente, los posibles acreedores del Fondo no podrán hacer efectivos sus créditos contra el patrimonio de la entidad gestora.»

JUSTIFICACIÓN

Impulsar las inversiones productivas y el aumento de la capacidad productiva en territorio español por empresas constituidas en España del sector de la seguridad, la defensa, la aeronáutica y el espacio, con los siguientes objetivos: contribuir a la modernización, crecimiento e internacionalización de industrias de estos sectores para el aumento de su competitividad industrial; facilitar la creación de consorcios en programas estratégicos, especialmente europeos, en el ámbito de la seguridad y la defensa; fortalecer la autonomía estratégica europea; y proporcionar un impulso tecnológico clave al sector de defensa español para uso dual

ENMIENDA NÚM. 60

Grupo Parlamentario Socialista

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional (Nueva). *Avales de Aena, SME, SA y de las sociedades mercantiles estatales de su grupo empresarial.*

Con efectos desde la entrada en vigor de esta ley, Aena, SME, SA y las sociedades mercantiles estatales en las que participe directa o indirectamente de su Grupo Empresarial, podrán formalizar avales u otro tipo de garantías por cuenta de terceros, incluyendo cartas de patrocinio, a favor de las sociedades mercantiles en cuyo capital participen directa o indirectamente, en relación con las operaciones de crédito que se concierten, con los contratos relacionados con su actividad o con las obligaciones derivadas de concursos de adjudicación en que participen.»

JUSTIFICACIÓN

La oportunidad y justificación de la propuesta se basa en la necesidad de contar con una habilitación legal específica que permita, sin margen de duda:

1. El desarrollo de una parte importante de la actividad de expansión (nacional e internacional) para las empresas del Grupo Aena.
2. Preservar y potenciar la competitividad de las empresas del Grupo Aena en el mercado.
3. Impulsar y no frenar el desarrollo económico de Aena y, por extensión el de nuestro país.
4. Alinear la actividad de Aena con el propósito de su creación.

cve: BOCG-15-A-20-2

5. Establecer un régimen coherente con la previsión contenida en el artículo 111.2 LGP en tanto establece, para el caso de las sociedades mercantiles y fundaciones públicas, que su endeudamiento estará autorizado en sus presupuestos de explotación y capital correspondientes, sin necesidad de contar con una autorización en las leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Por todo ello, se hace necesario incorporar a la legislación positiva una previsión que, en línea con otras previsiones de la LGP (como, p.e., el mencionado artículo 111.2 LGP respecto del endeudamiento), permita que también el otorgamiento de avales y otro tipo de garantías de la misma naturaleza, sea autorizado por las propias sociedades mercantiles estatales del Grupo Aena, a través de sus órganos de gobierno internos competentes.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de diciembre de 2024.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 61

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se modifica:

Artículo primero. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

De modificación.

Texto que se propone:

«Artículo primero. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

[…]

Cuatro. Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción:

[…]

Artículo cincuenta y uno ter. *Obras.*

1. Las obras **y actividades directamente vinculadas con la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea** que se realicen dentro del sistema general aeroportuario o de navegación aérea, deberán adaptarse al instrumento de ordenación urbanística a que se refiere el artículo anterior, a cuyo

cve: BOCG-15-A-20-2

efecto deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

En el caso de que no se hayan aprobado los instrumentos de planeamiento a que se refiere el artículo anterior, bastará con que las obras que se realicen sean conformes con el correspondiente plan director.

2. Las obras y actividades directamente vinculadas con la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea que se realicen dentro del sistema general aeroportuario o de navegación aérea, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal previstos en el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, tales como autorizaciones, permisos o licencias de obra o de primera instalación, funcionamiento o apertura, por constituir actuaciones de interés general.

[…]»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 62

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional X (nueva). *Fortalecimiento de las infraestructuras de ciberseguridad en el sector aéreo.*

1. Las compañías aéreas, en colaboración con las administraciones competentes en materia de ciberseguridad, deberán desarrollar medidas y planes específicos para la protección ante eventuales ciberataques de cualquier naturaleza. Esas medidas y planes deberán incluir:

1. Planes de Respuesta a ataques cibernéticos y otras amenazas potenciales. Estos planes deben establecer procedimientos claros para restaurar operaciones en el menor tiempo posible.

2. Contar con expertos en ciberseguridad preparados para responder rápidamente a incidentes, con protocolos de actuación definidos en caso de ciberataques.

3. Realizar simulacros de ciberataques para mejorar y fortalecer la capacidad de respuesta del personal de las aerolíneas ante posibles ataques.

4. Implementar sistemas de recuperación automática con tecnologías de auto-reparación que restauren sistemas críticos en caso de fallo.

5. Incluir sistemas de redundancia operativa para garantizar que los sistemas de reserva puedan asumir el control en caso de fallo de los sistemas principales.

2. Reglamentariamente se concretará lo previsto en esta disposición.

cve: BOCG-15-A-20-2

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 63

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional X (nueva). *Creación del Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España.*

1. Se crea el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España, como corporación de derecho público reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y ejercicio de sus funciones con sujeción a la Ley.

2. El Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España tendrá ámbito nacional, y se relacionará orgánicamente con la Administración a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

3. La incorporación en el Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo será voluntaria, y podrán integrarse en dicho Colegio aquellos profesionales que lo soliciten y sean titulares de una licencia civil vigente de controlador de la circulación aérea válidamente expedida.

4. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previa audiencia de la Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo de España, aprobará los estatutos provisionales de este Colegio, en los que se regularán los requisitos para la adquisición de la condición de colegiado que permita participar en las elecciones de los órganos de gobierno, el procedimiento y plazo de convocatoria de las citadas elecciones, así como la constitución de los órganos de gobierno del Colegio Oficial de Controladores de Tránsito Aéreo de España.

5. Constituidos los órganos de gobierno colegiales según lo establecido en el apartado precedente, aquéllos remitirán al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo de seis meses, los estatutos generales a que se refiere la vigente legislación sobre Colegios Profesionales. El citado Ministerio someterá a la aprobación del Gobierno los mencionados estatutos generales. La citada aprobación anulará y dejará sin efecto los estatutos provisionales.

6. Se faculta al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución de lo dispuesto a través de esta disposición adicional.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-20-2

ENMIENDA NÚM. 64

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Disposiciones adicionales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición adicional X (nueva). *Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.*

1. El Gobierno dispondrá de un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo, cuya elaboración, implantación, seguimiento y actualización corresponderá al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Estos ministerios, en coordinación con el resto del Gobierno, y en base a los compromisos y planes de España en materia de descarbonización, elaborará un Plan nacional de Descarbonización del Transporte Aéreo.

2. El Plan incluirá los mecanismos necesarios para su gobernanza y para su financiación. Asimismo, en dicho Plan se definirán los criterios e indicadores a tener en cuenta para realizar su seguimiento y analizar su evolución.

3. Corresponde al Consejo de Ministros la aprobación del Plan nacional de Descarbonización del Sector Aéreo, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 65

Grupo Parlamentario Popular en el Congreso

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas.

De adición.

Texto que se propone:

«Disposición final X (nueva). *Modificación de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.*

Se adiciona un artículo 35 bis en la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades, con la siguiente redacción:

''Artículo 35 bis. *Deducciones para incentivar el desarrollo de soluciones tecnológicas para la descarbonización del sector aéreo.*

Se adoptarán incentivos fiscales vía deducción en el impuesto de sociedades a la inversión en tecnologías de descarbonización del transporte aéreo.

cve: BOCG-15-A-20-2

Las inversiones en proyectos de investigación, innovación y desarrollo de soluciones tecnológicas dirigidas a favorecer la transición ecológica del transporte aéreo serán deducibles en el impuesto de sociedades, en los términos que legalmente se establezcan.

Se enmarcarán en estos proyectos aquellas soluciones relativas a la producción de combustibles sostenibles de aviación (SAF).

Los gastos de investigación y desarrollo que integren la base de la deducción deben corresponder a actividades efectuadas en España.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible impulsará un Proyecto de Ley que desarrolle lo previsto en este artículo, debiendo remitirse a las Cortes Generales en un plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la Ley X/X por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

cve: BOCG-15-A-20-2

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

— Sin enmiendas.

ARTÍCULO PRIMERO. Modificación de la Ley 48/1960, 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Uno. Artículo cuarto, apartado 4 y apartados 5 y 6 (nuevos).

— Enmienda núm. 12, del G.P. Republicano.
— Enmienda núm. 34, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Apartado 6, letra a).

Dos. Artículo veintitrés.

— Sin enmiendas.

Tres. Artículo treinta y tres.

— Enmienda núm. 38, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

Cuatro. Capítulo IX.

— Enmienda núm. 5, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo cincuenta y uno, apartado 2.
— Enmienda núm. 26, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo cincuenta y uno, apartados 1 y 2.
— Enmienda núm. 13, del G.P. Republicano, Artículo cincuenta y uno, apartado 3.
— Enmienda núm. 14, del G.P. Republicano, Artículo cincuenta y uno bis, apartado 2.
— Enmienda núm. 27, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo cincuenta y uno bis, apatados 1 y 2.
— Enmienda núm. 61, del G.P. Popular en el Congreso, Artículo cincuenta y uno ter.
— Enmienda núm. 28, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo cincuenta y dos.
— Enmienda núm. 6, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo cincuenta y dos, apartados 1 y 2.
— Enmienda núm. 15, del G.P. Republicano, Artículo cincuenta y dos bis, apartado 1.
— Enmienda núm. 7, del G.P. Junts per Catalunya, Artículo cincuenta y tres bis, apartado 3.
— Enmienda núm. 16, del G.P. Republicano, Artículo cincuenta y cuatro, apartado 1.
— Enmienda núm. 29, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo cincuenta y cuatro, apartado 1.
— Enmienda núm. 30, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo cincuenta y cuatro ter.

Cinco. Artículos cincuenta y seis y cincuenta y siete.

— Enmienda núm. 22, del G.P. Republicano, Artículo cincuenta y seis.

Seis. Capítulo XI.

— Enmienda núm. 17, del G.P. Republicano, Artículo sesenta y nueve.

Siete. Artículo ciento treinta y ocho.

— Sin enmiendas.

Ocho. Artículo ciento cincuenta y uno.

— Sin enmiendas.

Nueve. Disposición final quinta.

— Sin enmiendas.

Apartados nuevos.

— Enmienda núm. 19, del G.P. Republicano, Artículo catorce.

cve: BOCG-15-A-20-2

— Enmienda núm. 37, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo treinta.
— Enmienda núm. 20, del G.P. Republicano, Artículo cuarenta y dos.
— Enmienda núm. 35, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo cuarenta y tres.
— Enmienda núm. 21, del G.P. Republicano, Artículo cuarenta y siete.
— Enmienda núm. 1, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo ciento treinta y nueve.
— Enmienda núm. 25, del G.P. Republicano, Artículo ciento treinta y nueve.
— Enmienda núm. 32, del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo ciento treinta y nueve.
— Enmienda núm. 36, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo ciento cincuenta, apartado 1.

ARTÍCULO SEGUNDO. Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Uno. Artículo 7.

— Sin enmiendas.

Dos. Artículo 20, apartado 1.

— Sin enmiendas.

Tres. Artículo 28.

— Sin enmiendas.

Cuatro. Artículo 33, regla 8.ª

— Enmienda núm. 40, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, regla 8.ª y regla 16.ª

Cinco. Artículo 34.

— Sin enmiendas.

Seis. Artículo 36, regla 3.ª

— Sin enmiendas.

Siete. Artículo 38, párrafo introductorio y regla 1.ª

— Enmienda núm. 46, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 38.

Ocho. Artículo 44.

— Sin enmiendas.

Nueve. Artículo 45 ter.

— Enmienda núm. 8, del G.P. Junts per Catalunya.

Diez. Artículo 46.

— Sin enmiendas.

Once. Artículo 47 bis.

— Sin enmiendas.

Doce. Artículo 50.

— Sin enmiendas.

cve: BOCG-15-A-20-2

Trece. Artículo 52, apartado 1, letra j) (nueva).

— Enmienda núm. 49, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 52, apartado 1.

Catorce. Artículo 58.

— Sin enmiendas.

Quince. Artículo 65.

— Sin enmiendas.

Dieciséis. Disposiciones adicionales decimonovena y vigésima.

— Sin enmiendas.

Apartados nuevos.

— Enmienda núm. 45, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, artículo 2, apartados 1 y 2.
— Enmienda núm. 23, del G.P. Republicano, Artículo 5, apartado 1.
— Enmienda núm. 33, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Artículo 9.
— Enmienda núm. 24, del G.P. Republicano, Artículos 21 y 22.
— Enmienda núm. 57, del G.P. Socialista, Artículo 22, apartado 1, letra b).
— Enmienda núm. 47, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 25, apartado 2, letra b).
— Enmienda núm. 39, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 29 bis.
— Enmienda núm. 41, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 45 bis.
— Enmienda núm. 58, del G.P. Socialista, Artículo 47 ter.
— Enmienda núm. 2, de la Sra. Valido García (GMx), Artículo 48 bis, apartado 2.
— Enmienda núm. 42, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 55, apartados 1 y 2.
— Enmienda núm. 48, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 55, apartado 5 y apartado nuevo.
— Enmienda núm. 43, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Artículo 62.
— Enmienda núm. 44, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Disposición adicional decimoséptima, apartado 3.
— Enmienda núm. 18, del G.P. Republicano, Disposición transitoria nueva.
— Enmienda núm. 3, de la Sra. Valido García (GMx), Disposición final nueva.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

— Enmienda núm. 50, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, (supresión).

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

— Sin enmiendas.

Disposiciones adicionales nuevas

— Enmienda núm. 4, del Sr. Rego Candamil (GMx).
— Enmienda núm. 9, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 10, del G.P. Junts per Catalunya.

Disposiciones adicionales nuevas (Continuación)

— Enmienda núm. 11, del G.P. Junts per Catalunya.
— Enmienda núm. 59, del G.P. Socialista.
— Enmienda núm. 60, del G.P. Socialista.

cve: BOCG-15-A-20-2

— Enmienda núm. 62, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 63, del G.P. Popular en el Congreso.
— Enmienda núm. 64, del G.P. Popular en el Congreso.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

— Enmienda núm. 51, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Apartado 1

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

— Sin enmiendas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

— Sin enmiendas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA

— Sin enmiendas.

Disposiciones transitorias nuevas

— Enmienda núm. 52, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA

— Sin enmiendas.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

— Sin enmiendas.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

— Sin enmiendas.

Disposiciones finales nuevas

— Enmienda núm. 31, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), Modificación del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo.
— Enmienda núm. 53, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.
— Enmienda núm. 54, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR.
— Enmienda núm. 55, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se estabelcen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.
— Enmienda núm. 56, del G.P. Socialista y del G.P. Plurinacional SUMAR, Modificación de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Disposiciones finales nuevas (Continuación)

— Enmienda núm. 65, del G.P. Popular en el Congreso, Modificación de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el Registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.

cve: BOCG-15-A-20-2