



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

14 de abril de 2025

Núm. 20-4

Pág. 1

### INFORME DE LA PONENCIA

#### **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 del informe emitido por la Ponencia sobre 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de abril de 2025.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

La Ponencia encargada de redactar el Informe sobre 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, integrada por los Diputados D. Héctor Palencia Rubio, D. Celso Luis Delgado Arce, D. Óscar Ramajo Prada (GP); D. César Ramos Esteban, Dña. Milena Herrera García, D. Álvaro Morales Álvarez (GS); Dña. Carina Mejías Sánchez, D. Carlos Flores Juberías (GVOX); D. Félix Alonso Cantorné, D. Jorge Pueyo Sanz (GSUMAR); Dña. Inés Granollers Cunillera (GR); D. Isidre Gavin i Valls (GJxCAT); D. Mikel Otero Gabirondo (GEH-Bildu); Dña. Maribel Vaquero Montero (GV-EAJ-PNV) y D. Nestor Rego Candamil (GMx), ha estudiado con todo detenimiento dicha iniciativa, así como las enmiendas presentadas, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 113 del Reglamento elevan a la Comisión el siguiente:

#### INFORME

La Ponencia propone a la Comisión la aceptación de las siguientes enmiendas transaccionales:

— Número 1 del Grupo Parlamentario Socialista a las enmiendas nº 1 de la Sra. Valido García (GMx), nº 25 del Grupo Parlamentario Republicano y nº 32 del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

— Número 2 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 6 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

— Número 3 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 13 del Grupo Parlamentario Republicano.

— Número 4 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 24 del Grupo Parlamentario Republicano.

— Número 5 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 29 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

— Número 6 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 45 de los Grupos Parlamentarios Plurinacional Sumar y Socialista.

— Número 7 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 7 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

— Número 8 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 8 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

— Número 9 del Grupo Parlamentario Socialista a las enmiendas núms. 20 y 22 del Grupo Parlamentario Republicano.

— Número 10 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 3 de la Sra. Valido García (GMx).

— Número 11 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 4 del Sr. Rego Candamil (GMx).

— Número 12 del Grupo Parlamentario Socialista a las enmiendas nº 14 del Grupo Parlamentario Republicano y nº 27 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

— Número 13 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 21 del Grupo Parlamentario Republicano.

— Número 14 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 11 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

— Número 15 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 9 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

— Número 16 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 19 del Grupo Parlamentario Republicano.

— Número 17 del Grupo Parlamentario Socialista a la enmienda nº 61 del Grupo Parlamentario Popular.

Asimismo, la Ponencia propone la aceptación de las enmiendas números 5 del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56 de los Grupos Parlamentarios Socialista y Plurinacional SUMAR y 57, 58 y 60 del Grupo Parlamentario Socialista.

El Grupo Parlamentario Popular ha votado en contra de la aceptación de las enmiendas transaccionales 5 y 15 por no haberse distribuido con tiempo para examinarlas, así como de la enmienda transaccional 22. Adicionalmente, ha votado en contra de las enmiendas 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57 y 58.

Por su parte, el Grupo Parlamentario VOX ha votado en contra de la incorporación de todas las enmiendas y enmiendas transaccionales aceptadas por la Ponencia.

Palacio del Congreso de los Diputados 25 de marzo de 2025.—**Héctor Palencia Rubio, Celso Luis Delgado Arce, Óscar Ramajo Prada, César Joaquín Ramos Esteban, Milena Herrera García, Álvaro Morales Álvarez, Carina Mejías Sánchez, Carlos Flores Juberías, Félix Alonso Cantorné, Jorge Pueyo Sanz, Inés Granollers Cunillera, Isidre Gavin i Valls, Mikel Otero Gabirondo, Maribel Vaquero Montero y Néstor Rego Candamil**, Diputados.

## ANEXO

## 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

## Exposición de motivos

## I

El régimen legal en materia aeronáutica está establecido, básicamente, en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuya modificación puntual es necesaria para atender diversas cuestiones inaplazables.

En materia de aeropuertos de interés general, se racionaliza y optimiza el régimen de participación de las administraciones territoriales en los órganos colegiados que conocen de asuntos relativos al impacto ambiental de estas infraestructuras, al atribuir a un único órgano las funciones hasta ahora dispersas en distintos órganos colegiados que conocen de aspectos parciales vinculados, con carácter general, con las declaraciones de impacto ambiental o el régimen de las servidumbres aeronáuticas acústicas. Con este objeto se introducen las pertinentes modificaciones en el artículo cuarto de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

Se modifica, para simplificarlo, el contenido de la placa identificativa que deben llevar las aeronaves eliminando la exigencia de que figure el nombre del propietario, evitando que deba sustituirse dicha placa en las sucesivas transmisiones de la aeronave.

Asimismo, se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, para compatibilizar la planificación de los aeropuertos de interés general y las instalaciones para la navegación aérea con el régimen de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas a las que, en general, es de aplicación el régimen establecido en la ley, salvo cuando expresamente este reconduce a las servidumbres aeronáuticas no acústicas. Además, se establece legalmente el régimen de las denominadas afectaciones al planeamiento sobre las actuaciones planificadas en las zonas de servicio de los planes directores, manteniendo y aclarando sus efectos sobre el territorio y el urbanismo. Esta modificación obliga a refundir en la Ley 48/1960, de 21 de julio, además del régimen de las servidumbres aeronáuticas, el relativo a los planes directores de los aeropuertos de interés general y al Plan Director de Navegación Aérea, inicialmente regulados en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y la disposición adicional decimocuarta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta refundición, adicionalmente, refuerza la seguridad jurídica en este ámbito.

Se completa esta modificación, con diversas actualizaciones concretas que tratan de reforzar la coherencia del ordenamiento jurídico. Así, en coherencia con la normativa europea se actualiza el concepto de personal aeronáutico incorporando a los pilotos a distancia y al personal que realiza tareas de apoyo a la operación de aeronaves no tripuladas, así como el régimen aplicable en materia de servicios aéreos, adaptándolo a la normativa europea vigente y flexibilizando las autorizaciones exigibles para la realización de vuelos internacionales.

Por último, se simplifica la publicidad sobre el hallazgo de aeronaves abandonadas; se amplía el margen de flexibilidad para el establecimiento del régimen reglamentario aplicable a las aeronaves de transporte privado, de escuelas de aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos, al turismo y las deportivas, para permitir una mejor adaptación a sus especiales características, en particular teniendo en cuenta la constante evolución técnica de las aeronaves destinadas a estos fines y el menor riesgo de algunas de estas operaciones; se flexibiliza el régimen relativo a la exigibilidad de certificado de aeronavegabilidad para las aeronaves militares o de interés para la Defensa; y se derogan preceptos obsoletos en las materias modificadas.

## II

La modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, tiene por objeto clarificar las competencias de la autoridad de supervisión de los servicios de navegación aérea meteorológicos, contemplando la eventualidad de que dichas funciones se asignen reglamentariamente a un departamento distinto del competente en materia de medioambiente; simplificar la tramitación administrativa para obtener y renovar las habilitaciones exigibles para el ejercicio de las actividades aeronáuticas; realizar las actualizaciones imprescindibles para contemplar el régimen aplicable en materia de uso de aeronaves no tripuladas y los regímenes vigentes de intervención administrativa; reformar aspectos parciales del régimen de infracciones y sanciones y completar el relativo al silencio administrativo, al tiempo que se refuerza la coherencia en la aplicación del Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981.

Así, se contempla expresamente que las funciones de inspección y sanción establecidas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, corresponden al órgano que tenga atribuidas las funciones de autoridad nacional de supervisión de los servicios meteorológicos para la navegación aérea, al tiempo que se habilita legalmente para la reorganización de las competencias sobre supervisión de los proveedores de servicios, singularizándolas respecto a las relativas a la provisión de los servicios.

La simplificación en la tramitación para la obtención de las habilitaciones exigibles para el ejercicio de las actividades aeronáuticas pasa por excluirlas de las actuaciones de inspección aeronáutica, tendentes a velar por el cumplimiento continuado exigible para su mantenimiento, lo que redundará en la agilización de los trámites, la reducción de plazos y la utilización eficiente de los recursos públicos. Con este objeto, se modifican aquellos preceptos de la ley que contemplan estas actuaciones administrativas como inspección aeronáutica o las incardinan en ella.

Las modificaciones introducidas para adaptar la Ley 21/2003, de 7 de julio, al régimen de uso de las aeronaves no tripuladas pasan por actualizar las referencias a los regímenes de intervención administrativa para el ejercicio de las actividades aeronáuticas y establecer los medios para asegurar la necesaria colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para velar por el cumplimiento de las obligaciones de los pilotos a distancia y el personal que realiza tareas de apoyo para las operaciones con estas aeronaves. Esta colaboración resulta precisa dado que estas operaciones no requieren el uso de infraestructuras específicas, lo que dificulta el control efectivo por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La actualización de los regímenes de intervención administrativa requiere sustituir las referencias a la autorización para la realización de las actividades o prestación de los servicios aeronáuticos, por la más genérica de habilitación para contemplar la pluralidad de fórmulas que la normativa vigente permite para dicho acceso, ya sea la obtención de certificados, la presentación de declaraciones o comunicaciones previas o la obtención de formación adecuada, entre otras. Asimismo, se aclaran los preceptos que parecen condicionar las actividades o servicios aeronáuticos a la designación, cuando esta exigencia solo se produce en casos concretos dado que, en general, los servicios aeronáuticos se prestan en régimen de libertad de mercado.

En el ámbito del régimen sancionador, por seguridad jurídica, en orden a reforzar el principio de legalidad en el ámbito sancionador, y en particular en su vertiente de *lex certa*, se introducen tipificaciones específicas por incumplimientos de las obligaciones en materia de sistemas de aeronaves no tripuladas en aplicación de lo previsto en el artículo 131 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.

Además, se actualiza el régimen de las infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea para reforzar su proporcionalidad, atendiendo al riesgo generado por la conducta sancionable.

También se racionaliza y dota de proporcionalidad a la gradación de las infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas no acústicas, al pasar de un régimen conforme al cual cualquier infracción de las servidumbres se calificaba como infracción muy grave, a otro que califica las respectivas conductas infractoras atendiendo a su impacto en la seguridad y regularidad de las operaciones. Al mismo tiempo, se completa dicho régimen al tipificar las conductas que infringen lo previsto en la normativa de aplicación a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones para la navegación aérea. Así, se califican como leves los incumplimientos formales que no afectan a la seguridad ni continuidad de las operaciones o al buen funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea; graves aquellos que exijan medidas de mitigación para evitar dicha afectación, y muy graves los que comprometan la seguridad o regularidad de las operaciones aéreas o el correcto funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea.

Por razones de seguridad jurídica, para reforzar la protección de los profesionales aeronáuticos frente a medidas contrarias a la cultura justa y atender a lo previsto en la normativa europea, se tipifica el incumplimiento de las obligaciones en materia de notificación de sucesos de la aviación civil y protección de las fuentes de información, en aplicación de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, y disposiciones complementarias.

Asimismo, se completa el régimen de infracciones y sanciones al establecer los sujetos responsables de los nuevos tipos introducidos por esta ley, actualizar las referencias al órgano competente para sancionar, de conformidad con la organización administrativa actual, y reducir el plazo para la tramitación del procedimiento sancionador por infracciones graves.

Por último, se explicitan los supuestos en que, conforme a la normativa europea, resulta de aplicación la excepción del silencio negativo y, por coherencia con lo previsto en el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea, (Bruselas 1981), ratificado por Instrumento de 14 de abril de 1987, se establecen las medidas para asegurar la publicidad de las tarifas adoptadas por la Comisión Ampliada de Eurocontrol y exigibles a los operadores, conforme a lo previsto en dicho acuerdo.

### III

Esta ley se adecúa a los principios de buena regulación, de conformidad con el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Atiende a los principios de necesidad y eficacia al optimizar la participación de las administraciones públicas, estatal, autonómica y local, en los órganos colegiados creados en los aeropuertos de interés general para abordar asuntos relativos al impacto ambiental de la infraestructura.

Estos principios quedan justificados, igualmente, por la necesidad de dotar de racionalidad y proporcionalidad a la protección de las infraestructuras aeroportuarias e instalaciones para la navegación aérea y la planificación de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea, en orden a la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas, tal es el caso de las modificaciones introducidas en materia de planes directores y servidumbres aeronáuticas, incluidas las modificaciones relativas a la tipificación de las conductas que vulneren las servidumbres aeronáuticas no acústicas. Lo propio cabe indicar en relación con la inclusión de las modificaciones precisas para integrar en las leyes modificadas el régimen aplicable al uso de los sistemas de aeronaves no tripuladas o la regulación específica de las operaciones de bajo riesgo.

Atiende, asimismo, a los principios de necesidad y eficacia la simplificación y actualización del régimen de los procedimientos para la verificación del cumplimiento de los requisitos para obtener las habilitaciones exigidas para la realización de actividades aeronáuticas y la realización de servicios aéreos; el reforzamiento de la protección de las fuentes de información en la notificación de sucesos, al adecuarlo al mejor ejercicio de las funciones públicas y a las necesidades del sector; o la reformulación de las infracciones en materia de mercancías peligrosas o servidumbres aeronáuticas no acústicas para dotarlas de mayor proporcionalidad.

Se atiende al principio de proporcionalidad al establecer la regulación mínima imprescindible para atender a las necesidades requeridas, sin que existan alternativas a la modificación legal, dado que todas las medidas planteadas requieren, ya una modificación legal, ya su plasmación en una norma con este rango, por razones de seguridad jurídica y para asegurar su eficacia. Adicionalmente, las modificaciones introducidas tienden a la simplificación de los procedimientos, a flexibilizar el régimen de intervención administrativa y los requisitos exigibles en el ejercicio de las funciones aeronáuticas, así como a la racionalización del régimen de infracciones en los ámbitos contemplado en la ley.

Esta ley se adecua al principio de seguridad jurídica, al reforzar la coherencia del ordenamiento jurídico y el cumplimiento de la normativa europea, así como su conocimiento por sus destinatarios. Tal es el caso, entre otras, de las modificaciones en materia de planificación de los aeropuertos de interés general e instalaciones para la navegación aérea, y de servidumbres aeronáuticas al incluir en un único instrumento legal el régimen aplicable, logrando un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas, empresas y administraciones. Asimismo, responden al principio de seguridad jurídica las modificaciones efectuadas en materia de sistemas de aeronaves no tripuladas, servicios de transporte aéreo o el régimen del silencio negativo en aplicación de la normativa europea, en tanto que refuerzan la coherencia del ordenamiento jurídico. Lo propio cabe indicar con la derogación de preceptos inaplicables por obsoletos, evitando inducir a error a los destinatarios de la norma.

La ley responde al principio de transparencia, al definir claramente los objetivos de las modificaciones introducidas, al tiempo que ha posibilitado una amplia participación de sus destinatarios. Asimismo, atiende al principio de eficiencia al racionalizar el uso de los recursos públicos, sin que, por otra parte, se prevean cargas administrativas adicionales, que, en general se reducen, al tiempo que se flexibilizan las obligaciones de las partes.

Esta ley se adopta en el ejercicio de las competencias exclusivas del Estado conforme a lo previsto en el artículo 149.1. 4.<sup>a</sup>, 20.<sup>a</sup> y 23.<sup>a</sup> de la Constitución española, respectivamente, en materia de Defensa y Fuerzas Armadas; aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general y matriculación de aeronaves y legislación básica sobre medioambiente.

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 cuando:

- 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.

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.

6. La norma de creación de las respectivas Comisiones ambientales establecerán su composición, 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 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, **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.**

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 los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto se integrará un representante del Ministerio de Defensa.

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.»

**Uno bis (nuevo). 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 públicos no comerciales.»**

Dos. Se modifica el artículo veintitrés, que pasa a quedar redactado como sigue:

**«Artículo veintitrés.**

Las aeronaves llevarán visibles en el exterior las marcas de nacionalidad y matrícula que se establezcan, y en lugar visible, ya sea en su interior o en el exterior, una placa con indicación del tipo, número de la serie y de matrícula.»

Dos bis (nuevo). 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.»**

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.

**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.»**

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.<sup>a</sup> 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.

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

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., previa consulta por ésta 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, así como por los gestores aeroportuarios a los que presten servicio.** 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, cuando corresponda, 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. **Esta aprobación corresponderá a la administración competente.**

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.** 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 E.P.E, 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, transcurrido el cual, sin haber alcanzado un acuerdo, las discrepancias se resolverán por el Consejo de Ministros con carácter vinculante.

3. Adoptado el plan especial o instrumento urbanístico equivalente, este se trasladará al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a los efectos oportunos.

Artículo cincuenta y uno ter. *Obras.*

1. Las obras **y actividades** 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 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.

*Sección 2.<sup>a</sup> 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 que, en su caso, hayan sido propuestas por los territorios afectados para compatibilizar las actividades aeronáuticas con las que se desarrollen en dichos territorios.**

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico de las servidumbres aeronáuticas, 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 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.

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 cumplimiento. 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) Se adoptará a propuesta de la Comunidad Autónoma competente o, en otro caso, previo informe de esta, en el caso de los aeródromos de competencia autonómica.

2. Como excepción a lo previsto en el apartado 1, letra a), cuando así se establezca reglamentariamente por su afectación a la navegación aérea militar, corresponderá al Ministerio de Defensa, previo informe favorable del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de sus competencias, la aprobación o modificación de las servidumbres aeronáuticas no acústicas de los aeropuertos ubicados en infraestructuras de utilización conjunta civil y militar.

3. En la tramitación de las resoluciones previstas en este artículo se garantizará la participación de los ciudadanos sometiéndolas a información pública y se recabará el informe, en el ámbito de sus respectivas competencias, de las Comunidades Autónomas y otras administraciones públicas afectadas, en particular en materia urbanística y de ordenación del territorio y, en su caso, de la Comisión ambiental única prevista en el artículo cuarto.

Artículo cincuenta y dos ter. *Régimen específico aplicable a las infraestructuras e instalaciones militares.*

Las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden los aeródromos militares o las instalaciones para la navegación aérea militares, estarán sujetas a las limitaciones sobre los usos y las actividades que se puedan desarrollar en ellas que se establezcan en las servidumbres aeronáuticas no acústicas, cuya aprobación y modificación corresponde a la persona titular del Ministerio de Defensa por orden ministerial.

Lo dispuesto en este capítulo se aplicará a las servidumbres aeronáuticas no acústicas de las infraestructuras e instalaciones para la navegación aérea militares en cuanto sea compatible con la defensa nacional.

Corresponde al Ministerio de Defensa el ejercicio de las funciones atribuidas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a los gestores aeroportuarios y proveedores designados para la prestación de servicios de navegación aérea en el artículo cincuenta y tres bis y la sección 3.<sup>a</sup>, para la vigilancia y salvaguarda de las servidumbres aeronáuticas no acústicas y de las medidas para proteger la navegación aérea militar 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.

En lo que respecta a la evaluación y gestión del ruido generado por las actividades militares se estará a lo que, en su caso, se establezca en su normativa específica.

Artículo cincuenta y tres. *Derechos de entrada y paso.*

Los propietarios o poseedores de inmuebles no podrán oponerse a la entrada en sus fincas o paso por ellas para operaciones de salvamento o auxilio a aeronaves accidentadas, ni para las actuaciones que resulten necesarias para el establecimiento y salvaguardia de las servidumbres aeronáuticas.

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

1. Los gestores aeroportuarios y los proveedores civiles designados para la prestación de servicios de navegación aérea vigilarán el cumplimiento de las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas no acústicas, pudiendo solicitar, para asegurar dicho cumplimiento, el concurso de cualquier autoridad o Administración pública competente, incluidas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

2. La vulneración de las servidumbres aeronáuticas no acústicas que no se haya podido subsanar en el ejercicio de las funciones de vigilancia previstas en el apartado anterior, se comunicarán por el gestor aeroportuario o el prestador de servicios de navegación aérea, según corresponda, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como autoridad nacional de supervisión civil, proponiendo la adopción de medidas adecuadas para la defensa de dichas servidumbres.

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 tras llevar a cabo, cuando proceda, un estudio aeronáutico de seguridad.**

Todos los gastos que se generen para la ejecución de las medidas adoptadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea serán a cargo de quien con su conducta los hubiera originado. La exacción de tales gastos tendrá naturaleza de crédito de derecho público y su importe podrá ser exigido por el procedimiento administrativo de apremio.

Lo dispuesto en este apartado, se entiende sin perjuicio de la aplicación de las sanciones que procedan conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

### *Sección 3.ª Disposiciones comunes*

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.

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

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

2. Las determinaciones de los planeamientos aprobados sin haber solicitado el informe previsto en el apartado 1, sin perjuicio de las exenciones o excepciones adoptadas conforme a lo establecido en el artículo cincuenta y cuatro ter, o que contradigan su contenido vinculante, serán nulas de pleno derecho.

Artículo cincuenta y cuatro bis. *Control de actuaciones en zonas de servidumbres aeronáuticas no acústicas.*

1. Las administraciones públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación, incluyendo la utilización de medios auxiliares de la construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas no acústicas, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actuaciones no sujetas a control administrativo previo, entre otras, a la obtención de licencia, la presentación de una comunicación previa o declaración responsable, no podrán llevar a cabo ninguna construcción, instalación, incluyendo la utilización de medios auxiliares de la construcción, o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas no acústicas, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

3. Las autorizaciones concedidas sin haber obtenido el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o incumpliendo las medidas establecidas en él, salvo cuando resulten aplicables las exenciones o excepciones adoptadas conforme a lo previsto en el artículo siguiente, serán nulas de pleno derecho. Además, a las actuaciones realizadas que vulneren las servidumbres aeronáuticas les será de aplicación lo dispuesto en el artículo cincuenta y tres bis, apartado 3.

4. En materia de dominio público radioeléctrico será de aplicación lo dispuesto en su normativa específica, correspondiendo al titular de los derechos de uso de dicho dominio público la obtención del acuerdo previo favorable previsto en este artículo, siéndoles de aplicación lo dispuesto en el apartado 2.

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 de los acuerdos previos previstos en esta sección, a áreas delimitadas geográficamente comprendidas dentro de las servidumbres aeronáuticas 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 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 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.»

Cinco. Se modifican los artículos cincuenta y seis y cincuenta y siete, que pasan a quedar redactados como sigue:

«Artículo cincuenta y seis.

El personal de vuelo es el destinado al mando o pilotaje de la aeronave, así como a la realización de funciones para la operación a bordo de esta, que son quienes constituyen su tripulación, y los pilotos a distancia de aeronaves no tripuladas.

Artículo cincuenta y siete.

El personal de tierra comprende a los directivos, técnicos y auxiliares de aeropuerto, aeródromo e instalaciones que apoyen directamente a la navegación aérea, así como el personal que realice tareas de apoyo a la operación con aeronaves no tripuladas.»

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

«CAPÍTULO XI

Del tráfico aéreo

Artículo sesenta y siete.

1. A los efectos de esta ley, se considera:

a) Tráfico aéreo: el servicio aéreo definido en el artículo 2, apartado 4), del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de

septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, y disposiciones concordantes, como un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler.

b) Tráfico aéreo regular: el servicio aéreo regular definido en el artículo 2, apartado 16), del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, y normas concordantes, como una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:

1.º en cada vuelo haya asientos o capacidad de carga disponibles para su adquisición de manera individual por el público, ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados;

2.º que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los dos mismos o más aeropuertos:

i) bien de acuerdo con un horario publicado, o

ii) bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente.

c) Tráfico aéreo no regular: cualquier otro servicio aéreo no comprendido en la letra b).

2. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorizar la realización de servicios aéreos, así como ejercer la inspección necesaria para garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas para obtener la autorización.

Artículo sesenta y ocho.

1. Se considera tráfico aéreo internacional el que tenga escala en territorio extranjero.

2. El tráfico de cabotaje comprende todo transporte de pasajeros, carga o correo que se realice entre lugares de soberanía española, aunque para ello se sobrevuele territorio o aguas jurisdiccionales de otro Estado.

Con carácter general, los servicios aéreos de cabotaje están reservados a compañías aéreas del Espacio Económico Europeo (EEE) o cuyo tratamiento se asimile a este en virtud de los acuerdos en que la Unión Europea sea parte (en lo sucesivo ambos espacios, EEE ampliado). No obstante, excepcionalmente y en casos debidamente justificados por razones de interés general, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá autorizar temporalmente la realización de servicios de cabotaje a compañías de fuera del EEE ampliado.

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.

Artículo setenta.

1. Los servicios aéreos para el tráfico aéreo internacional se establecerán mediante acuerdos con los Estados interesados, sin perjuicio del régimen de libre prestación de servicios en el EEE ampliado, por las compañías aéreas de los Estados que formen parte de dicho EEE ampliado. No obstante lo anterior, las compañías aéreas de terceros países deberán obtener los correspondientes permisos, salvo que el acuerdo internacional establezca expresamente lo contrario.

Las autoridades de aviación civil velarán porque las compañías aéreas que operen en virtud de los acuerdos de transporte aéreo internacional reciban un trato justo y equitativo conforme a lo previsto en ellos. Sin perjuicio de los mecanismos de solución de controversias previstos en dichos acuerdos, si se detecta un trato desfavorable para las aerolíneas designadas por el Reino de España, las autoridades de aviación civil españolas adoptarán las medidas necesarias para revertir esa situación y garantizar un tratamiento justo y equitativo.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado 1, en ausencia de acuerdo, o para la realización de operaciones que no estén directamente contempladas en el que resulte de aplicación, para la realización de servicios del tráfico aéreo internacional, se requerirá una autorización expresa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sujeta al principio de reciprocidad. Además:

a) Para el transporte aéreo internacional regular, la autorización que tendrá carácter excepcional podrá otorgarse cuando quede justificado por razones de interés general.

b) Para el transporte aéreo internacional no regular, la autorización estará condicionada a que no exista evidencia de perjuicio a los servicios aéreos regulares ya establecidos y siempre que no se trate de vuelos que se realicen conforme a un horario publicado o que tengan una regularidad o frecuencia tales que constituyan una evidente serie sistemática. Por resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá excepcionarse de la obtención de la autorización previa a los vuelos médicos de emergencia u otros vuelos de emergencia no programables que se realizarán en las condiciones que se establezcan en dicha resolución.

Artículo setenta y uno.

Ninguna aeronave civil de fuera del EEE ampliado será autorizada para volar sobre territorio español sin tener suficientemente garantizadas, de acuerdo con la normativa de aplicación, las responsabilidades que pueda contraer por la realización de la operación.»

Siete. Se modifica el artículo ciento treinta y ocho que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo ciento treinta y ocho.

Para facilitar al propietario el ejercicio de sus derechos, se le notificará el hallazgo, si fuese conocido, y, en todo caso, se publicará en el “Boletín Oficial del Estado”. Transcurrido el plazo de un año desde la fecha del hallazgo, sin que concurra reclamación del propietario, se estimará la presunción legal de abandono.»

**Siete bis (nuevo). Se modifica el artículo ciento treinta y nueve, que queda redactado como sigue:**

«Artículo ciento treinta y nueve.

**Si la aeronave o sus restos no pudieran conservarse o hubieran transcurrido los plazos establecidos en el artículo anterior, el material podrá ser ofrecido a instituciones educativas, culturales o sin ánimo de lucro que acrediten vinculación con el ámbito aeronáutico, previa emisión de un informe por parte de Aviación Civil sobre su estado y viabilidad de uso. Dichas instituciones tendrán un plazo de veinte días para solicitar la adjudicación. Si, transcurrido dicho plazo, no manifiestan interés, la aeronave o sus restos podrán ser subastados, y el producto de la venta se destinará en beneficio del Estado.»**

**Siete Ter (nuevo).** Se modifica el título del Capítulo XVIII y el apartado 1 del artículo ciento cincuenta, quedando como sigue:

**«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.»**

**Ocho.** Se modifica el artículo ciento cincuenta y uno, que pasa a quedar redactado como sigue:

**«Artículo ciento cincuenta y uno.**

**1. A las actividades aéreas que se realicen a los fines del artículo anterior, de acuerdo con su regulación específica, se les podrá requerir la presentación de una declaración responsable o comunicación previa ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o su autorización, en los casos en que la naturaleza de estas operaciones, el entorno o las circunstancias en que se realizan supongan riesgos especiales para la seguridad de las operaciones aeronáuticas o de terceros. Estas actividades estarán sometidas al control e inspección de la Agencia en los términos establecidos por la legislación vigente.**

**2. Además, aquellas aeronaves que supongan bajo riesgo, por sus limitados usos, características técnicas y operacionales, podrán ser exceptuadas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, de los requisitos de inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles, de la obtención del certificado de aeronavegabilidad y de las habilitaciones para el ejercicio de las funciones en vuelo, a los cuales se refieren, respectivamente, los artículos veintinueve, treinta y seis y cincuenta y ocho de esta Ley.**

**Reglamentariamente podrán establecerse las condiciones especiales aplicables al uso de estas aeronaves de matrícula no española.»**

**Nueve.** Se modifica la disposición final quinta, que pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

**«Disposición final quinta.**

**En relación con el párrafo tercero del artículo quinto de esta Ley se declaran expresamente de aplicación a la navegación aérea militar los artículos once, diecisiete, treinta y cuatro a treinta y ocho, cuarenta y cinco, cuarenta y seis,**

cincuenta y dos a cincuenta y ocho, sesenta y uno, ciento treinta y cuatro y cualquier otro que en particular así lo disponga.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, se exceptiona de la obligación de obtener el certificado de aeronavegabilidad a las aeronaves militares no tripuladas de menos de 25 kg, pudiendo establecerse reglamentariamente otras excepciones a la obtención de dicho certificado a las aeronaves a que se refiere el artículo catorce, primero, así como el régimen específico al que quedan sujetas otras aeronaves que sean de interés para la Defensa o para la industria española de Defensa.»

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 pre (nuevo).** 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 de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea civiles, los sistemas de U-Space y de información común y los sistemas aeroportuarios, 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.»**

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.»

Dos. Se modifica el artículo 20, apartado 1, para adicionarle un segundo párrafo redactado como sigue:

«Los procedimientos y actuaciones realizadas en el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica de vigilancia y control del cumplimiento de las normas que ordenan las distintas actividades de la aviación civil, se regirán por lo previsto en este título y sus normas de aplicación y desarrollo. Las actuaciones realizadas en el ejercicio de las funciones de verificación de los requisitos exigidos para obtener y renovar los documentos oficiales que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos en los procedimientos iniciados a instancia del interesado se regirán por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.»

Dos bis (nuevo). Se modifica el artículo 21, que pasa a tener la siguiente redacción:

«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 Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Las actuaciones propias de dicha inspección serán realizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, directamente o a través de personas físicas o jurídicas, con capacidad y solvencia técnica acreditadas, que actuarán bajo la dirección y supervisión de dicho organismo público, en los términos que se determinan en esta ley y en sus normas de desarrollo.

3. Las actuaciones de comprobación del cumplimiento de las normas técnicas de seguridad operacional de las infraestructuras aeroportuarias de competencia de las Comunidades Autónomas podrán ser realizadas por el órgano autonómico competente en la materia de acuerdo con los mecanismos de cooperación que se establezcan reglamentariamente.»

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

«12.º Sostenibilidad del transporte aéreo.»

Dos quater (nuevo). 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.»

Tres. Se modifica el artículo 28, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 28. Documentación de las actuaciones de inspección.

1. Las actuaciones en que se concrete el ejercicio de la función de la inspección aeronáutica que tengan efectos jurídicos frente a terceros o carácter

preceptivo, se documentarán en diligencias, comunicaciones, requerimientos, informes y actas.

2. Se consignará en un acta el resultado de las inspecciones realizadas para controlar el cumplimiento de la normativa aplicable.

En el acta se harán constar necesariamente los siguientes extremos:

- a) El nombre y acreditación del inspector.
- b) El lugar, fecha y hora en que se llevó a cabo la actividad inspectora.
- c) La identidad de la persona responsable de la entidad, producto, servicio, actividad o instalación inspeccionada.
- d) Los elementos esenciales de la inspección practicada y, en su caso, las deficiencias, irregularidades o incumplimientos legales constatados.
- e) En su caso, la propuesta de posibles medidas a adoptar, de conformidad con las normas de aplicación, para subsanar tales deficiencias, irregularidades o incumplimientos.
- f) La conformidad o disconformidad con todo ello del sujeto inspeccionado.

3. Las auditorías de organización y procedimientos que se realicen a las personas físicas y jurídicas que realicen actividades reguladas por la normativa de aviación civil darán lugar a los correspondientes informes y, en su caso, actas.

4. Finalizada la actividad inspectora, los responsables de la actuación practicada remitirán las correspondientes actas e informes a la unidad correspondiente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y formularán, cuando proceda, propuesta de incoación de expediente sancionador.

5. Las actas e informes resultado de las inspecciones y controles técnicos a que se refiere este artículo, formalizados en documento público observando los requisitos legales pertinentes, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus derechos e intereses puedan aportar o hacer valer los interesados.»

**Tres bis (nuevo). 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.»

Cuatro. Se modifica la regla 8.<sup>a</sup> del artículo 33 y se adiciona una nueva regla 16.<sup>a</sup>:

**La regla 8.<sup>a</sup> pasa a quedar redactada en los siguientes términos:**

«8.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> tendrá la siguiente redacción:**

«16.<sup>a</sup> 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.»

Cinco. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 34:

1. Se modifica la regla 3.<sup>a</sup>, que pasa a quedar redactada como sigue:

«3.<sup>a</sup> Atender en todo momento, con la diligencia y buena fe debidas, las responsabilidades derivadas del ejercicio de las funciones atribuidas o la realización de las actividades para las que esté habilitado, y, en su caso, designado.»

2. Se adiciona a la regla 4.<sup>a</sup> un nuevo párrafo con la siguiente redacción:

«A los efectos previstos en este apartado, el personal aeronáutico que participe en la operación con sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS») obligado a abstenerse de realizar sus tareas bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, deberá someterse a las pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas que les sean requeridas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el ejercicio de las funciones atribuidas por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y sin perjuicio de las medidas que, en su caso, adopten los operadores o la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.»

Seis. Se modifica la regla 3.<sup>a</sup> del artículo 36, que pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

«3.<sup>a</sup> Seguir las reglas operacionales establecidas al realizar las operaciones de vuelo para las que estén habilitados.»

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.<sup>a</sup> Cumplir las condiciones y los requisitos exigidos para su habilitación y, en su caso, designación.

2.<sup>a</sup> Garantizar la continuidad de la prestación de los servicios con el nivel de seguridad exigido.

3.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.»

Ocho. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 44:

1. Se modifica la letra a) del apartado 2, que pasa a tener la siguiente redacción:

«a) Se haya causado un incidente grave en la aviación tripulada.»

2. Se modifica la letra a) del apartado 3, que pasa a quedar redactada como sigue:

«a) Se haya causado un accidente en la aviación tripulada.»

**Ocho bis (nuevo).** 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.»

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.<sup>a</sup> No estar inscrito como operador de UAS en el correspondiente registro, cuando ello sea exigible de acuerdo con la normativa aplicable;

2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Suministrar o mantener información inexacta o incompleta en el registro del operador de UAS; o

4.<sup>a</sup> Estar registrado en más de un Estado miembro a la vez.

b) En materia de identificación de aeronaves no tripuladas:

1.<sup>a</sup> No haber incorporado el número de registro digital único en las aeronaves no tripuladas;

2.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Operar UAS en la categoría abierta incumpliendo los requisitos o limitaciones operacionales aplicables;

2.<sup>a</sup> 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

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

3.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.

d) En materia de formación de pilotos a distancia:

1.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> 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.»

Diez. Se modifica el artículo 46, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo 46. *Infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea.*

1. Constituyen infracciones administrativas leves relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea las siguientes:

1.<sup>a</sup> El incumplimiento de las condiciones establecidas en la dispensa o aprobación especial para transportar las mercancías de forma distinta a la establecida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas o en las normas especiales.

2.<sup>a</sup> La no inclusión en los documentos de acompañamiento de alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos o la indicación inadecuada de los mismos.

3.<sup>a</sup> El incumplimiento de las condiciones de aislamiento y estiba de la carga reglamentariamente establecidas.

4.<sup>a</sup> El transporte de pasajeros en aeronaves que transporten mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

5.<sup>a</sup> El incumplimiento del deber de proporcionar a los trabajadores la formación reglamentariamente establecida.

6.<sup>a</sup> La aceptación para el transporte por vía aérea de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales sin disponer de la autorización administrativa que sea preceptiva.

7.<sup>a</sup> El error u omisión en la documentación, o la falta de documentación de la mercancía peligrosa, que no afecte a las condiciones de transporte de esta.

8.<sup>a</sup> La omisión del etiquetado, del marcado, o de cualquier otra señalización exigible por la reglamentación.

9.<sup>a</sup> El incumplimiento de las limitaciones de las cantidades a transportar.

10.<sup>a</sup> La utilización de envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

11.<sup>a</sup> El incumplimiento de las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

12.<sup>a</sup> El incumplimiento de las normas sobre instrucciones de embalaje.

13.<sup>a</sup> El incumplimiento de la prohibición de fumar en la proximidad de las aeronaves que transporten mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales, siempre que se hayan adoptado las medidas adecuadas para que sea posible conocer su existencia.

14.<sup>a</sup> No llevar en la aeronave las instrucciones escritas para casos de accidente o incidente grave.

15.<sup>a</sup> La no adopción de las medidas de seguridad y protección establecidas para los casos de accidente o incidente grave, excepto en caso de imposibilidad.

16.<sup>a</sup> La ocultación, no declaración o declaración falsa de una mercancía peligrosa para su transporte por vía aérea que no haya causado riesgo para la seguridad aérea.

2. Constituye infracción administrativa grave:

1.<sup>a</sup> El incumplimiento importante de las condiciones esenciales establecidas en la dispensa o aprobación especial para transportar las mercancías de forma distinta a la establecida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas o en las normas especiales.

2.<sup>a</sup> La no inclusión en los documentos de acompañamiento de alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos o la indicación inadecuada de los mismos, cuando dicha omisión o irregularidad sea determinante de un riesgo para la seguridad o de error en cuanto a la naturaleza de la carga transportada.

3.<sup>a</sup> La indicación inadecuada en los documentos de transporte de la mercancía peligrosa o sujeta a norma especial transportada, cuando afecte a las condiciones de transporte.

4.<sup>a</sup> El incumplimiento de las condiciones o prohibiciones de segregación o separación de la carga reglamentariamente establecidas.

5.<sup>a</sup> El transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación de este transporte, sin la correspondiente dispensa o aprobación especial.

6.<sup>a</sup> El transporte de mercancías prohibidas en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, sin las dispensas reglamentarias.

7.<sup>a</sup> El transporte de mercancías peligrosas en aeronaves que transporten pasajeros, cuando las normas reguladoras solo permitan el transporte de dicha mercancía peligrosa en aeronaves de carga.

8.<sup>a</sup> La ocultación, no declaración o declaración falsa de una mercancía peligrosa para su transporte por vía aérea que haya causado un suceso. A estos efectos, se entiende por suceso el definido en el artículo 2 número 7 del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, y normas concordantes.

9.<sup>a</sup> Las infracciones tipificadas como leves en el apartado 1, cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.2.

3. Constituyen infracción administrativa muy grave, las infracciones tipificadas como leves o graves en los apartados precedentes, cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.3.»

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

«Artículo 47 bis. *Infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas no acústicas y otras medidas de protección de la navegación aérea.*

1. Constituyen infracciones administrativas leves en materia de servidumbres aeronáuticas no acústicas y las medidas de protección de la navegación aérea frente a los obstáculos y las actividades que puedan suponer un peligro para la seguridad, las siguientes:

a) La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones ubicadas en los espacios y zonas afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas que no cuenten con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o que habiéndose otorgado se incumpla.

b) La generación de cualquier obstáculo situado fuera de las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas de altura igual o superior a cien metros con respecto al nivel de terreno o agua circundante, cuando no cuente con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o, habiéndose otorgado, se incumpla.

c) La realización de actividades no permitidas o que incumplan las limitaciones, condiciones u obligaciones establecidas por razón de las servidumbres aeronáuticas u otras medidas de protección de la navegación aérea, conforme a lo previsto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, y sus disposiciones de desarrollo.

2. Constituyen infracciones administrativas graves, las siguientes actuaciones cuando hubiesen requerido la aplicación de medidas de mitigación de riesgos a fin de no comprometer la seguridad o la regularidad de las operaciones de las aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea:

a) La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas cuando no cuenten con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o incumplan el mismo.

b) La generación de cualquier obstáculo situado fuera de las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas que se eleve a una altura de cien metros o superior con respecto al nivel de terreno o agua circundante, no contando con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o incumpliendo el mismo.

c) La realización de actividades no permitidas por razón de las servidumbres aeronáuticas u otras medidas de protección de la navegación aérea, conforme a lo previsto en la Ley 48/1960, de 21 de julio.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves cuando, además de lo expuesto en los apartados 1 y 2, se hubiese ocasionado un suceso, entendiéndose por tal el referido en el artículo 46.2, regla 8.ª; hubiese quedado afectada la regularidad de las operaciones de aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones para la navegación aérea.»

**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.

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.»

Doce. Se modifica el artículo 50, que queda redactado como sigue:

«Artículo 50. *Infracciones del deber de colaboración con la administración aeronáutica y de los deberes relativos a la protección y uso de la información.*

1. Constituyen infracciones administrativas leves del deber de colaboración con la administración aeronáutica y de los deberes relativos a la protección y uso de la información las siguientes:

1.<sup>a</sup> El retraso de las entidades colaboradoras en la remisión de las actas e informes de inspección a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2.<sup>a</sup> La negativa a expedir o proporcionar los documentos o registros acreditativos del entrenamiento, comprobaciones, verificaciones y cualificaciones de las actividades y del personal aeronáutico en los períodos de tiempo establecidos en las disposiciones de aplicación, o no hacerlo en el plazo establecido en ellas.

3.<sup>a</sup> El incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de la obligación de notificar los sucesos de la aviación civil o la falta de colaboración con la administración en el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la notificación de sucesos.

2. Constituyen infracciones administrativas graves las siguientes:

1.<sup>a</sup> El incumplimiento del deber de comunicación de los incidentes graves de aviación civil a la autoridad encargada de las investigaciones técnicas de seguridad.

2.<sup>a</sup> La comunicación de hechos o actos inexactos o falsos a los órganos competentes en materia de aviación civil con ánimo de inducirles a producir erróneamente actos favorables para el comunicante o desfavorables para terceros.

3.<sup>a</sup> El incumplimiento de los deberes de reserva y confidencialidad, uso adecuado y protección de las fuentes de información, no tipificado como muy grave, establecidos en los artículos 18 y 26.2, letra c), de esta Ley; en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, y el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, y disposiciones complementarias.

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

5.<sup>a</sup> El incumplimiento por los proveedores de bienes y servicios aeronáuticos del deber de disponer de normas internas sobre el modo en que aplican dentro de su organización los principios de cultura justa, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, así como la insuficiencia manifiesta de dichas normas apreciada por el organismo competente en el procedimiento sobre su revisión o el incumplimiento de las normas internas aplicables o de la revisión acordada por el organismo competente.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las siguientes:

1.<sup>a</sup> El falseamiento de las actas e informes por parte de las entidades colaboradoras.

2.<sup>a</sup> El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes de aviación civil a la autoridad encargada de las investigaciones técnicas de seguridad.

3.<sup>a</sup> El hecho de impedir u obstaculizar las investigaciones de la autoridad encargada de las investigaciones técnicas de seguridad o el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica.

4.<sup>a</sup> La simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la autoridad encargada de las investigaciones técnicas de seguridad o el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica.

5.<sup>a</sup> El quebrantamiento de las medidas adoptadas por la autoridad aeronáutica de conformidad con lo previsto en los artículos 30 y 63.

6.<sup>a</sup> El incumplimiento de la obligación de proporcionar la lista validada de todas las personas a bordo de la aeronave o la lista de mercancías peligrosas embarcadas en los plazos establecidos por la normativa europea aplicable, en caso de accidente aéreo.

7.<sup>a</sup> El incumplimiento de la obligación de disponer de un plan de asistencia a las víctimas y familiares de accidente aéreo con el contenido mínimo establecido reglamentariamente, así como que la compañía aérea no lo ejecute o lo ejecute deficientemente en caso de producirse dicho accidente.

8.<sup>a</sup> El incumplimiento por los proveedores de bienes y servicios aeronáuticos de la obligación de abstenerse de adoptar medidas desfavorables frente a sus empleados y al personal contratado en contravención de lo dispuesto en esta ley y en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014.»

Trece. Se modifica 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.

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.»

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.»

Catorce. Se modifica el artículo 58 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo 58. *Órgano competente para la imposición de las sanciones.*

En el ámbito de las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, corresponden a la persona titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley.»

Catorce bis (nuevo). Se modifican 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.»

Quince. Se modifica el artículo 65 que pasa a tener la siguiente redacción:

«El plazo para resolver y notificar en estos procedimientos será de dieciocho meses en los procedimientos por infracciones muy graves, doce meses en el caso de infracciones graves, y nueve meses cuando se incoen por infracciones leves. Transcurrido este plazo sin resolución expresa, la persona titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea declarará la caducidad del procedimiento y ordenará el archivo de las actuaciones, con los efectos previstos en el artículo 95 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.»

**Quince bis (nuevo).** 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:

$$“P” = “q” \times “m”$$

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.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 20-4

14 de abril de 2025

Pág. 33

Dieciséis. Se modifican las disposiciones adicionales decimonovena y vigésima que pasan a quedar redactadas como sigue:

«Disposición adicional decimonovena. *Silencio administrativo negativo.*

1. En las actividades de la aviación civil, ya sean con aeronaves tripuladas o no tripuladas, sujetas a la normativa nacional, por razones imperiosas de interés general relativas a la seguridad aérea, se entenderán incluidos en la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, los procedimientos sobre autorización de operaciones aéreas y uso del espacio aéreo; sobre operaciones especiales, así como sobre autorizaciones de aeronavegabilidad, inicial y continuada, incluyendo las emitidas al personal involucrado en este ámbito .

Además, la excepción prevista en el párrafo anterior es aplicable por idénticas razones imperiosas de interés general a la aprobación de servidumbres aeronáuticas y a la certificación del personal de formación de los pilotos a distancia.

2. Los procedimientos en los que las disposiciones europeas aplicables contemplen la exigencia de obtener o renovar una certificación, autorización, aprobación, licencia, habilitación o cualquier otro acto expreso para la realización de la actividad o el ejercicio del derecho, se entenderán incluidos en la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, relativa al Derecho de la Unión Europea.

Disposición adicional vigésima. *Tarifas para ayudas a la navegación aérea.*

Las tarifas por el uso de las instalaciones y servicios de la navegación aérea en ruta se rigen por el Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981, ratificado por Instrumento de 14 de abril de 1987, y por las disposiciones que se dicten conforme al mismo.

Las modificaciones de las tarifas y sus condiciones de pago que, conforme a dicha normativa, se adopten en el seno de EUROCONTROL, serán directamente aplicables en el Reino de España. No obstante, a los exclusivos efectos de publicidad, dichas modificaciones y condiciones de pago se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado», por resolución de la persona titular de la Dirección General de Aviación Civil.»

**Diecisiete (nuevo). Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:**

«**Disposición adicional vigesimoprimera (nueva).**

**El personal que opera los medios de transporte aéreo 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 según lo recogido en el Reglamento (UE) No 376/2014.»**

**Disposición adicional primera. (suprimida).**

Disposición adicional primera (**antes** segunda). *Actualización de referencias.*

Las referencias de la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, a las propuestas de servidumbres aeronáuticas deberán entenderse realizadas a las afectaciones aeronáuticas al planeamiento.

**Disposición adicional segunda (nueva).** Análisis quinquenal de los servicios liberalizados de control de tránsito aéreo.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible llevará a cabo, con carácter trienal, un análisis de los servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo para evaluar, desde un punto de vista de seguridad, técnico-operativo y de calidad del servicio el rendimiento del sistema, llevando a cabo un estudio particularizado de la prestación de estos servicios en aquellas torres de control donde están liberalizados.

**Disposición adicional tercera (nueva).** Utilización de aeronaves no tripuladas en operaciones agrarias e inspecciones de tendidos eléctricos.

Las operaciones agrarias y las inspecciones de tendidos eléctricos que se realicen mediante la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas ("UAS") se registrarán por la normativa comunitaria de aplicación. Además, se promoverá y facilitará la normativa para los UAS en inspecciones de tendidos eléctricos para que puedan volar fuera de la distancia visual (BVLOS) respetando la normativa europea.»

**Disposición adicional cuarta (nueva).**

La autoridad aeronáutica simplificará y promoverá la aprobación de rutas PBN para operaciones de emergencia (helicópteros HEMS; policiales y de bomberos), según la normativa europea y en el rango legislativo recomendado.

**Disposición adicional quinta (nueva).** Conexión del aeropuerto de Barcelona Josep Tarradellas con la red de alta velocidad ferroviaria.

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, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible redactará a la mayor brevedad posible, el estudio informativo necesario para la adaptación de la estación de El Prat de Llobregat a los requerimientos necesarios para su operatividad como conector de la alta velocidad ferroviaria con el aeropuerto de Barcelona.

Este estudio 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.

**Disposición adicional sexta (nueva).** Aeródromos que no tienen la calificación estatal de interés general.

Lo recogido en esta Ley se entenderá sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las Comunidades Autónomas y las Ciudades con Estatuto de Autonomía en materia de aeródromos que no estén considerados de interés general para el Estado.

**Disposición adicional séptima (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.

Disposición transitoria primera. *Normas transitorias para la aplicación del régimen de la Comisión ambiental única.*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, se constituirá una Comisión ambiental en cada uno de los aeropuertos en los que concurren 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.

2. En tanto se adopten las disposiciones de desarrollo reglamentario del artículo cuarto de la Ley 48/1960, de 21 de julio, la Comisión ambiental a que se refiere el apartado anterior, adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:

a) Estará compuesta por representantes de cada una de las administraciones públicas, organismos públicos y organizaciones representadas en las comisiones sustituidas y, en todo caso, un representante de la persona titular o gestor del aeropuerto;

b) Funcionará asegurando la paridad de voto entre los representantes de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y el resto de los miembros;

c) Ostentará la presidencia el representante de la institución que la tuviera en la comisión o comisiones sustituidas y, de ser varias, el que represente al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Disposición transitoria segunda. *Normas transitorias en materia de planes directores de los aeropuertos de interés general y servidumbres aeronáuticas.*

1. Los planes directores de los aeropuertos de interés general o las modificaciones de los vigentes que se adopten tras la entrada en vigor de esta ley se ajustarán a lo previsto en el artículo cincuenta y uno de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en la modificación efectuada por esta ley, y recogerán las servidumbres aeronáuticas y las afectaciones aeronáuticas al planeamiento.

2. A la entrada en vigor de esta ley, seguirán siendo aplicables las servidumbres aeronáuticas vigentes, en tanto no se actualicen o modifiquen mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, o del Ministerio de Defensa, según proceda, atendiendo a lo previsto en los artículos cincuenta y dos bis y cincuenta y dos ter de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en la modificación efectuada por esta norma.

Disposición transitoria tercera. *Normas transitorias para las actuaciones inspectoras de supervisión.*

Los procedimientos, iniciados a instancia de parte, para obtener, conservar y renovar los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias, habilitaciones y, en general, los documentos oficiales que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos, en tramitación a la entrada en vigor de esta ley continuarán esta conforme a lo previsto en el artículo 20.2, de la Ley 21/2003, de 7 de julio, en la modificación efectuada por esta norma, conservándose los actos y los trámites válidamente efectuados hasta entonces.

Disposición transitoria cuarta. *Normas transitorias en materia de acreditación del principio de reciprocidad en el transporte aéreo internacional.*

En ausencia de desarrollo reglamentario de lo previsto en el artículo setenta, apartado 2, de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en la modificación efectuada por esta ley, la compañía aérea que solicite la autorización prevista en dicho precepto deberá acreditar la concurrencia del principio de reciprocidad mediante la presentación de una certificación, emitida por la autoridad aeronáutica competente del respectivo Estado, sobre la aplicación de dicho principio a las compañías españolas.

Disposición derogatoria única. **Normas derogadas.**

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo previsto en esta ley, y expresamente:

a) Los artículos treinta y uno, sesenta y cuatro, setenta y dos a noventa y uno, ambos inclusive, así como la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

Además, se deroga el segundo párrafo del artículo treinta y seis de la Ley 48/1960, de 21 de julio, no obstante lo cual se mantiene vigente el Real Decreto 282/2002, de 22 de marzo, por el que se establece el régimen de las entidades colaboradoras de la Administración en la realización de las inspecciones y pruebas de vuelo necesarias para la concesión y renovación de los certificados de aeronavegabilidad de las aeronaves de construcción por aficionados.

b) El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

c) El artículo 3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público.

d) Las referencias del anexo 2 de la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, a:

- 1.º Procedimiento sobre autorización de Centros de Mantenimiento Jar-145;
- 2.º Procedimiento sobre expedición de certificación de primera aeronavegabilidad;
- 3.º Procedimiento sobre aprobación de modificaciones introducidas en las aeronaves; y
- 4.º Procedimiento sobre certificación de tipo de productos aeronáuticos.

e) El artículo 48, apartado 4, de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

f) La disposición adicional decimocuarta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

g) El apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea (EUROCONTROL), que, no obstante, mantendrá su eficacia hasta la aplicación de lo previsto en la disposición adicional vigésima de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

h) Los artículos 2, 6, 9.2 y 10, así como las disposiciones adicionales segunda, apartado 3, y tercera del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

i) Los artículos 5.1, párrafo segundo, 15, 18.3, 27, apartados 1, letra b), y 3, 32, 37.2 y 41.3, así como todas las referencias a los dictámenes técnicos contenidas en el Reglamento de inspección aeronáutica, aprobado mediante Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero.

j) Los artículos 18, 22.5 y 23.1 y 2 del Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo.

**Disposición final primera (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.»

**Disposición final segunda (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 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.»

**Disposición final tercera (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 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.»

Se modifica el artículo 24, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo 24. Propuesta de Aena, S.A., de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y consultas.

1. Con carácter previo a la redacción de la propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), Aena, S. A., realizará una consulta previa a las Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía con el fin de que estas puedan remitir las consideraciones que consideren necesarias en relación con este documento.

A más tardar el 1 de enero del último ejercicio al que resulte de aplicación el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) vigente, Aena, S.A., deberá iniciar un período de consultas con Las asociaciones representativas de usuarios sobre su propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el siguiente quinquenio.

2. Aena, S.A., proporcionará a las asociaciones representativas de usuarios información suficiente para valorar su propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para cada año del quinquenio, y, los valores esperados de las principales variables operativas y financieras, tanto para el conjunto de la red como individualizado para los aeropuertos de la red cuyo tráfico anual sea superior a cinco millones de pasajeros, así como cualquier otra que pudiera establecer la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en sus resoluciones. Durante las consultas con las compañías aéreas y otros usuarios de la red, éstas facilitarán a Aena, S.A., la información prevista en la Sección 3.a en relación con el procedimiento de transparencia y consulta, referida al período quinquenal que abarque la propuesta de Documento.

La duración mínima de las consultas será de dos meses, entendiéndose completada si no se reciben observaciones en dicho plazo.

De la propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y de la información relativa a dicha propuesta se dará traslado, para conocimiento, a la Dirección General de Aviación Civil y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en la misma fecha en que se remita a las asociaciones representativas de usuarios.

La información facilitada por Aena, S.A., y las compañías aéreas y otros usuarios de la red en el marco de estas consultas sobre la propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria, (DORA), dispondrá de la protección prevista en el artículo 35 apartados 3 y 4 de esta Ley.

3. Finalizado el período de consultas y a más tardar el 15 de marzo del último ejercicio al que resulte de aplicación el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) vigente, Aena, S.A, presentará a la Dirección General de Aviación Civil, una propuesta detallada de cada uno de los elementos que, conforme a lo previsto en esta sección 2.<sup>a</sup>, se establecen en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA). A la propuesta se acompañará la acreditación de la consulta realizada, junto con la información precisa del resultado de ésta y el documento en el que se realice una valoración de las observaciones planteadas en la consulta, así como la documentación acreditativa de los distintos elementos de la propuesta. Aena, S.A., remitirá a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia una copia de la documentación enviada a la Dirección General de Aviación Civil para su análisis con carácter previo a la emisión del informe previsto en el siguiente artículo. Asimismo, remitirá para conocimiento, una copia de la propuesta de Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) a los Comités de Coordinación Aeroportuaria constituidos en las respectivas Comunidades Autónomas y Ciudades con Estatuto de Autonomía.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES  
**CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Serie A Núm. 20-4

14 de abril de 2025

Pág. 39

**Disposición final cuarta (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.

**Disposición final quinta (antes primera).** Título competencial.

Sin perjuicio del artículo segundo de esta ley que se ampara en los títulos competenciales señalados en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, el resto de sus disposiciones se dictan al amparo de las competencias exclusivas del Estado en materia de Defensa y Fuerzas Armadas; aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, y matriculación de aeronaves; así como legislación básica sobre protección del medio ambiente, conforme al artículo 149.1.4.<sup>a</sup>, 20.<sup>a</sup> y 23.<sup>a</sup> de la Constitución española.

**Disposición final sexta (antes segunda).** *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima de la Ley 21/2003, de 7 de julio, en la redacción dada por esta ley, que será aplicable al establecimiento de las tarifas para ayudas a la navegación aérea aplicables en el ejercicio siguiente al de su entrada en vigor.

No obstante, lo dispuesto en el apartado quince bis del artículo segundo producirá efectos desde el 26 de octubre de 2025.