

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

4116 *Llei 1/2011, de 4 de març, per la qual s'estableix el Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil i es modifica la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei
Sapiguen: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

PREÀMBUL

La normativa aeronàutica està subjecta a un procés continu de modernització i actualització amb l'objectiu de mantenir estàndards alts de seguretat operacional. En aquest sentit, la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, va reforçar les capacitats d'inspecció, control i sanció de les autoritats de supervisió, a la vegada que delimitava les obligacions dels diferents subjectes implicats en la navegació aèria i la distribució de competències entre les diferents administracions públiques.

Una de les finalitats més importants, perseguides amb aquesta modernització de la normativa aeronàutica, és la que concerneix la prevenció de riscos i la millora de les condicions de seguretat operacional. Per assolir aquest objectiu es crea l'anomenat Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil, d'ara endavant Programa, conforme als requisits que estableix l'Organització Internacional d'Aviació Civil i d'acord amb les directrius de la Unió Europea. Per a això és necessari modificar la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

Aquest Programa, que forma part d'un nou enfocament de caràcter preventiu en la vigilància de la seguretat operacional, ha de permetre l'establiment d'un sistema de gestió de seguretat integrat per objectius, regles i activitats encaminades a millorar la seguretat operacional.

El Programa, que ha d'aprovar el Govern com a complement de les actuacions inspectores, constitueix un sistema de gestió de la seguretat que, d'una banda, ha de definir la política i els objectius de seguretat operacional aèria de l'Estat, i de l'altra, ha de permetre l'establiment d'un sistema de captació, recopilació, processament, intercanvi i anàlisi de tota la informació rellevant sobre la seguretat operacional, l'adopció i seguiment de mesures mitigadores del risc i la promoció de la seguretat.

La integració en el Programa de tota la informació en matèria de seguretat ha de millorar la identificació de tots els esdeveniments precursors dels accidents i incidents aeris, i s'ha d'anticipar així a una potencial degradació de les barreres de seguretat establertes, per reforçar, per tant, els nivells de seguretat i prevenir possibles accidents i incidents. A més, ha de permetre l'anàlisi de les amenaces per a la seguretat detectades el dia a dia del sector aeronàutic i l'examen de l'eficàcia de les mesures correctores aplicades, i ha de possibilitar la identificació del nivell i tipus de riscos en els diferents àmbits funcionals i l'efectivitat de les mesures aplicades per mantenir i millorar els nivells de seguretat, amb l'impuls a l'aplicació de les millors pràctiques.

Com a mesura complementària als objectius de seguretat que fixi el Programa, s'inclou la supervisió i l'avaluació periòdica del grau de compliment dels objectius de millora del nivell de seguretat operacional compromesos pels proveïdors de serveis i productes aeronàutics, en el marc dels seus respectius sistemes de gestió de seguretat.

En el marc d'aplicació del Programa, s'han de determinar reglamentàriament les administracions públiques i altres subjectes del sector públic i privat, que hi han de quedar vinculats, i l'abast de les seves obligacions.

Les administracions públiques, civils i militars, amb competències en matèria de seguretat operacional o que hi incideixin, i els òrgans competents per a la investigació d'accidents i incidents d'aviació civil, queden, en tot cas, vinculats al Programa i han d'actuar coordinadament. No obstant això, el Programa no atribueix competències de control o supervisió en matèria de seguretat operacional i, per tant, no afecta les competències que la normativa vigent atribueix als diferents organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic.

Finalment, i per assegurar la màxima col·laboració de tots els subjectes implicats, es garanteix la protecció de la informació subministrada en el marc del Programa i es protegeix els professionals aeronàutics, civils i militars, dels efectes adversos que es puguin derivar de la seva col·laboració amb el programa en subministrar informació rellevant en matèria de seguretat, tant davant del seu ocupador com davant dels organismes, òrgans, ens i entitats públiques que conformen el Programa.

La Llei de seguretat aèria segueix així les iniciatives de l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) per continuar enfortint la seguretat operacional. Diferents annexos al Conveni i material guia d'OACI han servit de fonament al Programa de seguretat operacional de l'Estat per aplicar dos principis bàsics: la gestió dels riscos de la seguretat operacional i la garantia de la seguretat operacional. A més, possibilita que l'Estat interactuï més eficaçment amb els proveïdors de productes i serveis en la resolució de problemes de seguretat operacional, i actua coordinadament amb els sistemes de gestió de seguretat operacional implantats en aquests.

La incorporació al Programa dels òrgans militars amb competències en matèria de seguretat operacional de l'aviació civil exigeix modificar l'article 2.2 de la Llei de seguretat aèria, excepte el capítol que regula el Programa de l'exclusió de l'àmbit d'aplicació de la Llei que aquest precepte fa en relació amb les aeronaus, instal·lacions, sistemes i personal adscrits a la defensa nacional.

D'altra banda, per seguir avançant en l'enfortiment de la seguretat aèria s'introdueixen en la Llei de seguretat aèria altres dues millores de tipus organitzatiu i substantiu.

En primer lloc, s'elimina de la Llei de seguretat aèria la regulació de la investigació tècnica d'accidents i incidents que aborda el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents d'aviació civil, i pel qual es deroga la Directiva 94/56/CE, a la regulació del qual es remet expressament. No obstant això, es reforça la protecció de la informació protegida en la norma comunitària abordant els aspectes que han de ser completats pels ordenaments nacionals i s'assegura el compliment de les obligacions imposades en relació amb la informació que s'ha de facilitar a la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil sobre el seguiment de les seves recomanacions, i es tipifica com a infracció el seu incompliment.

Així mateix, s'incideix en la protecció de la informació obtinguda en el marc d'aplicació del Programa estatal de seguretat operacional i es modifica la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil per enfortir la independència dels seus membres i reforçar el control parlamentari en la designació del seu president i en el seguiment de les seves actuacions.

En segon lloc, s'adopten diferents modificacions dirigides a millorar la capacitat de control i supervisió de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, es reforcen les potestats dels funcionaris amb facultats d'inspecció i s'actualitza el règim de les entitats col·laboradores.

La nova regulació de les entitats col·laboradores limita el seu àmbit d'actuació a la verificació i el control dels requisits que estableix la normativa que sigui aplicable a les activitats d'aviació civil no regulades per normes comunitàries. Conforme a la normativa comunitària vigent, les entitats col·laboradores podrien actuar, entre d'altres, en l'àmbit de les activitats realitzades amb les aeronaus que enumera l'annex II del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 2008, sobre normes

comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència Europea de Seguretat Aèria, i es deroguen la Directiva 91/670/CEE del Consell, el Reglament (CE) núm. 1592/2002 i la Directiva 2004/36/CE, a les quals, en els termes que preveuen els articles 4.4 i 4.5, no s'aplica el dit Reglament. Entre aquestes hi ha les aeronaus històriques, les dissenyades per a fins de recerca o experimentació, les aeronaus construïdes per aficionats i les aeronaus de pes màxim en l'enlairament inferior al que descriu aquest annex.

La col·laboració es pot estendre a l'emissió del certificat o autorització que acrediti la conformitat amb les normes aplicables i que permet l'exercici de l'activitat i a la supervisió continuada de l'organització, persona o producte de què es tracti.

Per agilitar el recurs a aquestes entitats, la Llei de seguretat aèria preveu els requisits bàsics que aquestes han d'acreditar i que es concreten en la convocatòria que faci l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Així mateix es reforça la protecció dels usuaris del transport aeri en possibilitar més control del compliment per part de les companyies aèries de les obligacions que imposa la normativa comunitària en matèria de drets dels usuaris del transport aeri. Finalment, s'imposa als operadors aeris l'obligació de transportar gratuïtament, com a equipatge de mà, els objectes adquirits en les botigues situades a les àrees d'embarcament per evitar pràctiques lesives per als drets dels passatgers i l'activitat comercial dels aeroports.

La disposició addicional primera d'aquesta Llei preveu dos mecanismes perquè l'Agència Estatal de Seguretat Aèria es pugui dotar de personal especialitzat per a l'exercici de les seves funcions: la creació de tres especialitats pròpies en determinades escales de funcionaris dependents del Ministeri de Foment i la utilització, amb caràcter permanent, del sistema de concurs oposició per a la selecció del personal laboral i funcionari de l'Agència. En aquests processos de selecció s'ha de tenir en compte l'experiència professional dels candidats.

Finalment, es modifica l'article 22 de la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, per actualitzar la taxa per prestació de serveis i realització d'activitats en matèria de navegació aèria i incorporar la derivada de les activitats que ha de realitzar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, conforme a les modificacions introduïdes en matèria d'entitats col·laboradores i demostracions aèries, i s'introdueixen unes modificacions puntuals en la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria, amb l'objecte d'adequar el règim de matrícula d'aeronaus i documentació obligatòria a bord a la realitat espanyola actual.

Article únic. *Modificació de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

La Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, queda modificada de la manera següent:

U. Es modifica l'article 2.2, que passa a tenir la redacció següent:

«Les aeronaus militars, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria i els serveis, les activitats i les instal·lacions adscrits a la defensa nacional, així com el seu personal, estan exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei i queden subjectes a la seva legislació específica. Sense perjudici d'això, el que disposa el títol II, capítol I, és aplicable a les instal·lacions militars i sistemes de navegació aèria adscrits a la defensa nacional que prestin serveis a l'aviació civil.»

Dos. Es fa una nova redacció de la denominació del títol II, que passa a tenir la redacció següent:

«TÍTOL II

Gestió en matèria de seguretat operacional»

Tres. S'introdueix en el títol II el capítol I, sota la rúbrica de «Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil», que està integrat pels articles 11 i 12, que queden redactats en els termes següents:

«CAPÍTOL I

Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil

Article 11. *Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil.*

1. Per millorar amb caràcter preventiu els nivells de seguretat operacional s'aprova un Programa de seguretat operacional per a l'aviació civil, de conformitat amb els requisits adoptats en virtut del Conveni sobre aviació civil internacional i d'acord amb les directrius de la Unió Europea.

El Programa estatal de seguretat operacional de l'Estat estableix la política i objectius de seguretat aèria de l'Estat, mitjançant la gestió dels riscos, l'afermament, la promoció de la seguretat i l'establiment dels indicadors de seguretat per a la seva avaluació.

Especialment, el Programa permet la recopilació, l'intercanvi i l'anàlisi de la informació sobre seguretat operacional i la seva gestió integrada.

La informació sobre seguretat operacional facilitada voluntàriament en la qual no s'aprecii dol o negligència greu no es pot utilitzar com a mitjà de prova vàlid per a qualsevol tipus de procediment administratiu, ni es pot revelar al públic, llevat del que disposa l'article 19, amb la finalitat d'assegurar la disponibilitat contínua per poder prendre mesures preventives adequades i oportunes.

2. El Consell de Ministres, a proposta conjunta dels ministres de Foment i Defensa, en l'àmbit de les seves competències, aprova el Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil i n'acorda la revisió en els termes que es determinin reglamentàriament i designa l'òrgan superior responsable d'impulsar-lo. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la iniciativa en l'elaboració del Programa, per elevar-lo als òrgans competents del Ministeri de Foment.

Per aprovar el Programa estatal de seguretat operacional s'ha de tenir en compte com a principi bàsic la protecció sobre la informació de seguretat operacional amb la finalitat que aquesta no s'utilitzi de manera inapropiada.

Abans de la seva aprovació, el ministre de Foment ha de comparèixer davant la Comissió competent del Congrés dels Diputats per informar de les línies generals de la proposta que es preveu elevar al Consell de Ministres.

Reglamentàriament s'han d'establir els òrgans, organismes públics, ens, entitats, i subjectes, públics i privats, obligats pel Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil, i l'abast de les seves obligacions, així com les funcions que corresponen a l'òrgan superior responsable d'impulsar-lo.

3. En tot cas, queden obligats pel Programa els organismes, òrgans, ens i entitats, del sector públic civil i militar, amb competències en matèria de control o supervisió sobre la seguretat operacional de l'aviació civil o que hi incideixin, i s'han de concretar reglamentàriament els mecanismes de coordinació entre aquests.

Així mateix s'integren en el Programa, amb els límits que preveu l'article 18.1, segon paràgraf, els òrgans competents per a la investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil.

4. Entre les obligacions dels proveïdors de serveis i productes aeronàutics, públics o privats, vinculats pel Programa de conformitat amb el que preveu l'apartat 2, s'inclouen, en tot cas, el subministrament de la informació que se'ls requereixi i l'establiment, d'acord amb la normativa vigent, de sistemes de gestió de seguretat operacional en les seves organitzacions. Si així ho preveu la normativa comunitària, aquests sistemes es poden integrar amb altres sistemes de qualitat, seguretat aeroportuària, salut ocupacional i seguretat individual, i protecció del medi ambient.

Aquests sistemes han d'identificar amenaces per a la seguretat, han d'aplicar les mesures preventives per mantenir un nivell acceptable de seguretat i millorar el dit nivell, així com garantir en tot moment la confidencialitat de la informació que pugui portar a identificar dades de caràcter privat del personal implicat, en els termes previstos reglamentàriament d'acord amb la normativa OACI. En el marc d'aquests

sistemes, els proveïdors de serveis i productes aeronàutics han d'acordar amb els organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es refereix el primer paràgraf de l'apartat 3 objectius de millora del nivell de seguretat operacional el compliment dels quals s'ha de supervisar permanentment i s'ha d'avaluar de manera periòdica.

Entre d'altres, queden vinculats al Programa els proveïdors de serveis de navegació aèria per a l'aviació civil, els gestors d'aeròdroms civils d'ús públic, els operadors de transport aeri per avió o helicòpter, les escoles de formació en vol, les organitzacions aprovades de manteniment d'aeronaus i els operadors de treballs aeris la vinculació dels quals al Programa es consideri rellevant per a la seguretat operacional de l'aviació civil.

Els proveïdors de serveis i productes aeronàutics vinculats al Programa que, conforme a la legislació aplicable, no estiguin obligats a disposar de sistemes de gestió de la seguretat operacional han d'implantar mecanismes equivalents que contribueixin a assolir els objectius del Programa, en els termes que s'hi estableixin i en el reglament de desplegament d'aquest títol.

5. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria és l'entitat competent per coordinar la implantació i execució del Programa, així com per al seguiment del compliment dels objectius de seguretat operacional fixats en aquest, sense que això alteri les competències que la normativa vigent atribueix a les autoritats nacionals de supervisió i a la resta dels organismes, òrgans, ens i entitats a què es refereix l'apartat 3, primer paràgraf.

Els organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es refereix el primer paràgraf de l'apartat 3, inclosa l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, són responsables de la definició, execució i gestió del Programa en l'àmbit de les seves respectives competències.

En el primer semestre de cada any l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'elevat al secretari d'Estat de transports una memòria anual sobre el grau d'implantació i execució del Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil i el nivell de compliment en l'exercici anterior dels objectius fixats en aquest. El Ministeri de Foment ha de remetre aquesta memòria anual a les comissions competents del Congrés dels Diputats i del Senat.

Article 12. Protecció de la informació del Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil.

1. Els organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es refereix l'article 11.3, primer paràgraf, han d'utilitzar la informació facilitada pels proveïdors de serveis i productes aeronàutics en el marc del Programa als efectes exclusius de prevenir, avaluar els riscos per a la seguretat i millorar els nivells de seguretat operacional. Així mateix, aquests obligats s'han d'abstenir d'adoptar qualsevol tipus de mesura desfavorable com a conseqüència d'aquesta informació o d'incorporar-la a procediments ja iniciats, tret que consti de manera manifesta que les actuacions realitzades s'han produït amb dol o negligència greu.

El que disposa el paràgraf anterior no obsta perquè s'utilitzi el resultat de les anàlisis de la informació facilitada en el marc d'aquest Programa per orientar la inspecció aeronàutica cap a les àrees que requereixin més prevenció.

2. Els empleats, civils i militars, dels proveïdors de serveis i productes aeronàutics obligats pel Programa que informin sobre accidents, successos, deficiències de seguretat, o amenaces amb afecció, real o potencial, sobre la seguretat operacional, no poden patir, pel fet d'informar, efectes adversos en el seu lloc de treball per part de l'ocupador, públic o privat, excepte en els supòsits que s'acrediti mala fe en la seva actuació.

S'entenen nul·les i sense cap efecte legal les decisions de l'ocupador preses en perjudici o detriment dels drets laborals dels treballadors que hagin actuat conforme al que indica el paràgraf anterior.

3. El que disposa l'apartat 1 és aplicable a les mesures preventives adoptades pels proveïdors de serveis i productes aeronàutics en el marc dels seus sistemes de gestió de la seguretat operacional o mecanismes equivalents habilitats d'acord amb el que preveu l'article anterior.»

Quatre. S'introdueix en el títol II el capítol II, sota la rúbrica «Investigació tècnica d'accidents i incidents de l'aviació civil», en el qual s'integren els articles 13 a 17:

«CAPÍTOL II

Investigació tècnica d'accidents i incidents de l'aviació civil»

Cinc. Es modifica l'article 14, que queda redactat de la manera següent:

«Article 14. *Composició i funcions.*

1. El Ple de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil l'integren un president, un mínim de quatre i un màxim de nou vocals, designats pel ministre de Foment entre persones de prestigi reconegut i qualificació professional acreditada en l'àmbit de l'aviació civil, per a la qual cosa s'han de tenir en compte els coneixements tècnics, l'experiència professional i els títols obtinguts.

2. El ministre de Foment, amb caràcter previ a la seva designació, ha de posar en coneixement de la Comissió competent del Congrés dels Diputats el nom de les persones proposades com a president i vocals de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, i n'ha de traslladar el currículum.

Dins del termini d'un mes des de la recepció de la comunicació corresponent, la Comissió competent del Congrés dels Diputats ha de manifestar l'acceptació de la persona proposada com a president o el seu veto raonat. Durant el termini esmentat, aquesta Comissió pot acordar la compareixença del candidat proposat per a president per donar compte de les línies bàsiques d'actuació que ha de dur a terme la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil durant el seu mandat.

Transcorregut aquest termini sense manifestació expressa del Congrés, s'entén acceptada la proposta i el ministre de Foment ha de designar el candidat.

3. El president i els vocals de la Comissió es renoven cada sis anys. Tots els membres de la Comissió han d'actuar amb independència en l'exercici de les seves funcions.

4. Els membres de la Comissió cessen en el seu càrrec per renúncia acceptada pel ministre de Foment, expiració del terme del seu mandat o per separació acordada pel ministre de Foment i fundada en la incapacitat permanent per a l'exercici de les seves funcions, la sanció ferma per infraccions greus o molt greus en matèria de seguretat aèria, l'incompliment greu de les seves obligacions o la condemna per delictes dolós.

En els supòsits de separació del càrrec, el ministre de Foment ha de remetre a la Comissió competent del Congrés dels Diputats una comunicació en la qual consti la causa de la separació.

5. La Comissió, dins del primer semestre de l'any, ha d'elaborar una memòria sobre les activitats i recomanacions realitzades l'any natural anterior, així com sobre la informació rebuda sobre l'estat d'implantació de les recomanacions efectuades en anys anteriors. La memòria s'ha de remetre anualment al Ministeri de Foment per al seu trasllat a les comissions competents del Congrés dels Diputats i del Senat.»

Sis. Es modifica l'article 15, que passa a tenir la redacció següent:

«Article 15. *Règim jurídic de la investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil i del funcionament de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil.*

El règim de la investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil es regeix pel que disposa el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del

Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil i pel qual es deroguen la Directiva 94/56/CE i les seves normes d'aplicació i desplegament.

Reglamentàriament s'han de desplegar les normes necessàries per a la investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil, incloses les regles de funcionament de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil.»

Set. Es modifica l'article 16, que queda redactat de la manera següent:

«Article 16. *Publicitat dels informes i recomanacions i el seu seguiment.*

La publicitat dels informes i recomanacions de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil i el seu seguiment es porta a terme de conformitat amb el que preveu el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.

Quan els destinataris de les recomanacions siguin les autoritats espanyoles han d'avaluar, a més, les recomanacions de la Comissió i, si s'escau, han d'adoptar les mesures proporcionals i apropiades per prevenir la possible repetició d'accidents i incidents.»

Vuit. Es modifica l'article 17, que queda redactat de la manera següent:

«Article 17. *Cost de la recerca, recuperació, conservació i destí de les restes.*

1. Els costos derivats de la recerca, recuperació i conservació de les restes de l'accident poden ser repercutits en els explotadors, propietaris i fabricants de les aeronaus involucrades en l'accident si la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, en consulta amb les autoritats d'investigació dels estats involucrats, considera que aquestes tasques estan justificades per necessitats de la investigació.

En circumstàncies excepcionals, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil pot fer-se càrrec totalment o parcialment dels costos esmentats quan, com a conseqüència de les activitats de recerca, recuperació i conservació de les restes, s'incorri en despeses extraordinàries.

Quan deixi de ser necessària la conservació de les restes per a la investigació tècnica de l'accident, i llevat que sigui procedent la seva custòdia judicial, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil els ha de posar a disposició dels seus propietaris o explotadors, que se n'han de fer càrrec en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la seva posada a disposició. Si passa altrament, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil ha d'acordar, amb càrrec als propietaris, el destí que s'hagi de donar a aquests béns.

2. En l'aplicació del que disposa aquest article, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil no està subjecta al compliment del que preveuen els articles 138 i 139 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria.

3. L'exacció de les despeses previstes en aquest article es pot portar a terme pel procediment administratiu de constrenyiment.»

Nou. S'afegeix al títol II un nou capítol III, integrat pels articles 18 i 19, que passen a tenir la redacció següent:

«CAPÍTOL III

Protecció de la informació

Article 18. *Caràcter reservat de la informació.*

1. Les dades, registres, gravacions, declaracions, comunicacions, indicadors i informes facilitats en el marc del Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil pels proveïdors de serveis i productes aeronàutics als organismes,

òrgans, ens i entitats del sector públic a què es refereix l'article 11.3, paràgraf primer, tenen caràcter reservat i només es poden utilitzar per als fins que aquest preveu.

El deure de reserva en relació amb la informació obtinguda en la investigació tècnica dels accidents o incidents en l'aviació civil es regeix pel que preveu el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.

En tot cas, la informació a què es refereixen els paràgrafs anteriors se sol·licita amb l'única finalitat de reforçar la seguretat operacional i prevenir futurs accidents i incidents, i no amb la finalitat de determinar culpes o responsabilitats.

2. Aquest deure de reserva vincula:

a) Tots els organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es refereix l'article 11.3, paràgraf primer, i els qui hi prestin serveis.

b) Els membres del Ple de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, el personal investigador que l'assisteix i la resta del personal al seu servei, així com aquells a qui aquests hagin subministrat informació en el marc de la investigació.

c) Totes les persones que tinguin accés a aquesta informació en l'exercici de funcions amb motiu de la col·laboració amb el Programa estatal de seguretat operacional de l'aviació civil o en la investigació d'un accident, o de manera accidental.

3. L'incompliment del deure de reserva que regula aquest article determina les responsabilitats penals i les altres previstes per les lleis.

4. Els obligats pel deure de reserva no poden prestar declaració ni publicar, comunicar o exhibir dades o documents reservats, ni tan sols després d'haver cessat en el servei, llevat de permís exprés, segons que correspongui, de l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, que només es pot atorgar en els supòsits que preveuen l'article següent o la normativa comunitària que sigui aplicable. Si aquest permís no és concedit, la persona afectada ha de mantenir la reserva i queda exempta de la responsabilitat que pugui derivar de denegar informació a les instàncies indicades en el precepte esmentat.

5. Els subjectes del sector públic i privat obligats pel Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil han d'establir protocols que permetin preservar el caràcter reservat de la informació.

Article 19. *Cessió o comunicació de la informació.*

1. La informació a què es refereix l'article 18.1 només pot ser comunicada o cedida a tercers en els casos següents:

a) Quan sigui requerida pels òrgans judicials o el Ministeri Fiscal per a la investigació i persecució de delictes.

La Comissió d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil ha de remetre la informació necessària i s'ha de limitar a facilitar els antecedents que constin en el seu poder en relació amb els factors contribuents que hagin provocat un accident o incident aeri. La identificació dels factors no implica l'assignació de la culpa o la determinació de la responsabilitat, civil o penal.

b) Quan ho sol·licitin les comissions parlamentàries d'investigació a què es refereix l'article 76 de la Constitució. Els membres de la Comissió d'investigació que rebin la informació estan obligats a mantenir la seva reserva.

El director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot sol·licitar motivadament que les sessions de les comissions parlamentàries esmentades es declarin secretes.

c) Quan l'Agència Estatal de Seguretat Aèria actuï en compliment de deures de col·laboració establerts en normes internacionals, comunitàries o nacionals, sota l'exigència de recíproca confidencialitat.

d) Quan, segons el parer dels organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es refereix l'article 11.3, paràgraf primer, es consideri que la comunicació de

determinades dades entre si o a l'autoritat aeronàutica i a les persones i organitzacions aeronàutiques afectades sigui necessària per prevenir accidents o incidents.

2. La informació a què es refereix l'article 18.1, segon paràgraf, només pot ser comunicada o cedida a tercers en els supòsits que preveu la normativa comunitària que sigui aplicable.

La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil i la resta de les autoritats o institucions que puguin estar implicades en les activitats relacionades amb la investigació han de subscriure els acords previs de conformitat amb el que preveu l'article 12.3 del Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, en els quals s'ha d'abordar, entre altres aspectes, l'intercanvi de la informació i l'ús adequat de la informació relativa a la seguretat.

3. En el supòsit que preveu l'apartat 1.a) els obligats a facilitar la informació poden sol·licitar als òrgans judicials o al Ministeri Fiscal que mantinguin el caràcter reservat d'aquesta informació i que adoptin les mesures pertinents per garantir la reserva durant la substanciació del procés.

L'òrgan judicial pot adoptar totes les mesures que siguin procedents per protegir la informació i, en particular, pot prohibir-ne la publicació o comunicació.»

Deu. Es modifica l'article 25.2, al qual així mateix s'afegeix una lletra d), i es redacten de nou els apartats 3 i 4:

«2. Els funcionaris de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria facultats per a la realització de funcions d'inspecció aeronàutica tenen, en el desenvolupament de les seves funcions inspectores, les atribucions següents:

(...)

d) La potestat d'obligar el personal aeronàutic a sotmetre's a proves per a la detecció del consum d'alcohol i substàncies estupefaents, psicòtropes o d'efectes anàlegs. Reglamentàriament s'han d'establir les condicions i els requisits que s'han de complir per a la realització d'aquestes proves.

3. El personal que exerceixi, participi o hagi exercit o participat en funcions relacionades amb la inspecció aeronàutica està obligat a guardar el secret degut respecte dels fets, dades, informacions, origen de possibles denúncies o antecedents que conegui en relació amb l'exercici de les seves funcions. Els obligats pel deure de secret no poden divulgar, comunicar o difondre la dita informació i només poden prestar declaració quan hagin estat autoritzats expressament per fer-ho per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

4. Les persones físiques i jurídiques, públiques o privades, que siguin objecte d'inspecció o supervisió tenen el deure de col·laborar i facilitar-ne el bon fi, i de comparèixer davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan siguin requerits per a això pel personal que exerceixi les tasques d'inspecció.»

Onze. Es modifica l'article 26, que queda redactat en els termes següents:

«Article 26. *Entitats i personal col·laborador.*

1. En les activitats d'aviació civil no regulades per normes comunitàries sobre aviació civil, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot portar a terme a través de persones i entitats col·laboradores autoritzades degudament les activitats de verificació i control dels requisits establerts per la normativa que sigui aplicable i l'emissió dels certificats o autoritzacions que acreditin la conformitat amb les normes aplicables, així com la supervisió continuada de l'organització, persona o producte de què es tracti.

Les persones i entitats col·laboradores actuen sota la direcció i supervisió continuada de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Les persones i entitats col·laboradores, per ser autoritzades, han de complir les condicions següents:

a) Disposar de mitjans adequats, capacitat i especialització tècnica acreditades.

b) Tenir implantat un sistema de qualitat que ha d'estar aprovat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

c) Respectar en la seva actuació els principis d'objectivitat, imparcialitat i confidencialitat respecte de les dades o informació que coneguin per raó de la seva activitat.

d) Contractar les assegurances o constituir els dipòsits o fiances que s'estableixin per cobrir la seva responsabilitat pels riscos derivats de la seva actuació.

e) No intervenir, directament ni com a representants autoritzats o col·laboradors, en el disseny, fabricació, comercialització o manteniment de productes, peces, equips, components o sistemes, en la seva explotació o utilització, o en la prestació de serveis que s'hi relacionen.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de decidir mitjançant convocatòria pública els àmbits que s'han d'obrir a la col·laboració de persones o entitats interessades. En la convocatòria pública s'han de concretar els requisits exigibles a les persones o entitats que hi concorrin i s'ha de determinar l'abast de l'autorització atorgada, que ha de ser de caràcter indefinit.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot revocar l'autorització en cas d'incompliment de les condicions exigides per al seu funcionament, així com quan motivadament acordi realitzar per ella mateixa les activitats encomanades a les persones o entitats col·laboradores.

4. En els supòsits en què l'Agència Estatal de Seguretat Aèria autoritzi les persones o entitats col·laboradores per a l'emissió dels certificats o autoritzacions que acreditin la conformitat amb les normes aplicables i la supervisió continuada de l'organització, persona o producte de què es tracti, s'ha de substanciar davant seu tot el procediment fins a la concessió de la certificació o autorització, la seva renovació o revocació.

En la resta dels supòsits, el resultat de l'activitat de verificació o control s'ha d'integrar en el procediment administratiu que se substanciï davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per a l'emissió de la certificació o autorització, la seva renovació o revocació.

5. Davant dels actes de les persones o entitats col·laboradores que s'incardinin en els supòsits que preveu l'article 107.1 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, els interessats poden reclamar davant la persona o entitat col·laboradora.

La resolució d'aquestes reclamacions pot ser impugnada davant el director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. A aquest recurs li és aplicable el que disposa per al recurs d'alçada la Llei 30/1992, de 26 de novembre.»

Dotze. S'afegeixen a l'article 33 dos nous apartats, el 14a i 15a, que passen a tenir la redacció següent:

«14a Facilitar als òrgans i organismes públics obligats pel Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil la informació relativa a la seva activitat que se'ls requereixi en el marc d'aquell i, en particular, la que permeti determinar el grau de compliment dels objectius de seguretat operacional.

15a Complir els compromisos adquirits davant dels organismes públics obligats pel Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil.»

Tretze. Es modifica l'article 36, per numerar la seva actual redacció com a apartat 1, i afegir-hi un nou apartat 2, amb la redacció següent:

«2. Així mateix, els operadors a què es refereix l'apartat anterior i, en general, les aeronaus de nacionalitat espanyola que sobrevolin l'espai aeri d'un altre Estat signatari del Conveni internacional d'aviació civil estan obligades a respectar les

regles i reglaments que regeixin sobre vols i maniobres d'aeronaus i a atendre les instruccions d'intercepció donades per les autoritats competents del dit Estat per posar fi a actes de violació del seu espai aeri, de conformitat amb el que preveu el Conveni esmentat.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria és competent per al control del que preveu aquest apartat quan no s'hi oposi la normativa de l'Estat subjacent i l'Estat esmentat no hagi iniciat cap procediment administratiu o judicial sobre els mateixos fets.»

Catorze. Es modifica l'article 37 per numerar la seva actual redacció com a apartat 1 i afegir un nou apartat 2 de la manera següent:

«2. Les companyies dedicades al transport aeri comercial estan obligades, a més,:

1a A complir les obligacions que estableixen per a la protecció dels drets dels passatgers el Reglament (CE) 261/2004, del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de febrer de 2004, pel qual s'estableixen normes comunes sobre compensació i assistència als passatgers aeris en cas de denegació d'embarcament i cancel·lació o gran retard dels vols i el Reglament (CE) 1107/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 5 de juliol de 2006, sobre els drets de les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda en el transport aeri.

2a A informar de les causes de la cancel·lació o el retard del vol, així com dels drets que assisteixen els passatgers afectats. Aquesta informació, que ha de ser veraç i precisa, l'han d'oferir les companyies de manera immediata, sense necessitat que els sigui requerida pels passatgers, després de tenir coneixement de les circumstàncies que hi concorrin.»

Quinze. Es modifica l'article 37, per afegir-hi un nou apartat 3, de la manera següent:

«3. Les companyies aèries amb llicència espanyola han de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i als seus familiars en cas d'accident aeri d'aviació civil en el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor del Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, i executar-lo en cas d'accident.

Aquest pla d'assistència l'ha d'auditar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb l'informe previ preceptiu del Ministeri de l'Interior.»

Setze. S'afegeix un nou article 48 bis, amb el text següent:

«Article 48 bis. *Infraccions en relació amb el control del trànsit aeri.*

1. Constitueixen infraccions administratives molt greus en relació amb el control del trànsit aeri les conductes següents realitzades pels controladors de trànsit aeri:

1a Simular malaltia o disminució de la capacitat psicofísica o dificultar o negar-se a fer els controls mèdics als quals fa referència l'apartat 4 de l'article 34.

2a Dificultar, endarrerir o negar-se a realitzar les tasques de formació o instrucció que siguin establertes pel proveïdor de serveis de trànsit aeri en l'exercici del seu poder d'organització i direcció.

3a Dificultar, endarrerir o negar-se a rebre la formació o instrucció que hagi estat establerta pel proveïdor de serveis de trànsit aeri en l'exercici del seu poder d'organització i direcció.

4a Dificultar, endarrerir o negar-se a realitzar les proves o exàmens d'aptitud física, psíquica o de competència lingüística que estableixi el proveïdor de serveis de trànsit aeri, en la forma i els terminis que aquest estimi pertinents per garantir l'eficàcia, la continuïtat i la seguretat del servei.

5a Obstaculitzar o impedir les proves de qualitat o auditories que realitzin tant el proveïdor de serveis de trànsit aeri com l'Autoritat Nacional de Supervisió.

6a La falta d'assistència injustificada al lloc de treball, l'abandonament d'aquest lloc sense autorització del proveïdor de serveis de trànsit aeri, així com la no-atenció injustificada al servei d'imaginària que tingui programat quan sigui convocat pel proveïdor esmentat.

7a En els supòsits de canvi de proveïdor de trànsit aeri, dificultar, obstaculitzar o negar-se a prestar la col·laboració deguda i a subministrar la formació i instrucció, així com la informació necessària perquè aquest canvi es produeixi amb garanties de seguretat, eficàcia i continuïtat.

2. A més de les sancions i les mesures indemnitzatòries que corresponguin d'acord amb el que indiquen els articles 55 i 57, les infraccions previstes a l'apartat anterior comporten en tot cas la sanció accessòria de pèrdua definitiva de la llicència de control de trànsit aeri de què sigui titular el responsable de la infracció.

3. Tant els proveïdors de servei de navegació aèria com l'autoritat aeronàutica tenen ple accés a les gravacions i comunicacions relatives al control del trànsit aeri per tal de poder controlar, supervisar, auditar i inspeccionar la prestació del servei, així com per realitzar l'estudi o anàlisi dels possibles incidents produïts.

Els proveïdors de trànsit aeri i l'autoritat aeronàutica han d'establir els mecanismes necessaris per preservar la confidencialitat de les comunicacions, i no poden difondre cap de les dades, gravacions o comunicacions que hagin obtingut en aplicació del que estableix aquest apartat, i han de complir el que disposa el Reglament (UE) núm. 996/2010, del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.

Així mateix, la informació sobre seguretat operacional facilitada voluntàriament en el marc del Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil té la protecció que preveuen els articles 11.1, paràgraf final, i 12.»

Disset. Es modifica l'article 50.2.3a, que queda redactat en els termes següents:

«3a L'incompliment dels deures de reserva i confidencialitat que estableixen els articles 18 i 26.2, lletra c), d'aquesta Llei i el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.»

Divuit. Es modifica l'article 50.2 i s'hi afegeix l'apartat 4a, amb el text següent:

«4a L'incompliment pels subjectes sotmesos a aquesta Llei de l'obligació d'informar justificadament sobre les mesures a adoptar o de les raons per les quals no s'adopten mesures, com a conseqüència de les recomanacions remeses per l'autoritat d'investigació tècnica d'accidents o el retard a complir aquestes obligacions, així com de l'obligació d'informar sobre el seu estat de compliment o possibles desviacions.»

Dinou. Es modifica l'article 50.3 i s'hi afegeixen dos nous apartats 6a i 7a, de la manera següent:

«6a L'incompliment de l'obligació de proporcionar la llista de passatgers embarcats o la llista de mercaderies perilloses embarcades en els terminis establerts per la normativa comunitària aplicable, en cas d'accident aeri.

7a L'incompliment de l'obligació de disposar d'un pla adequat d'assistència a les víctimes i familiars d'accident aeri, així com de l'obligació d'executar-lo en cas de produir-se l'accident esmentat.»

Vint. Es modifica l'apartat 2 de l'article 55, que queda redactat de la manera següent:

«2. Quan les infraccions siguin comeses per les entitats col·laboradores d'inspecció, les companyies que realitzin transport aeri comercial, les organitzacions de disseny, fabricació o manteniment d'aeronaus, els proveïdors de serveis de

navegació aèria, els agents de serveis aeroportuaris, els gestors d'aeroports, aeròdroms o instal·lacions aeroportuàries i, en general, les persones físiques o jurídiques que exerceixin activitats incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei amb caràcter comercial o que les realitzin a canvi d'una contraprestació econòmica no salarial, les sancions aplicables són les següents:

- a) Per a les infraccions lleus, advertència o multa de 4.500 fins a 70.000 euros.
- b) Per a les infraccions greus, multa de 70.001 a 250.000 euros.
- c) Per a les infraccions molt greus, multa de 250.001 a 4.500.000 euros.»

Vint-i-u. S'afegeix un nou títol VI amb la redacció següent:

«TÍTOL VI

Ingressos dels gestors d'aeroports

CAPÍTOL I

Ingressos dels gestors de la xarxa d'Aena Aeropuertos, SA

Article 68. *Ingressos d'Aena Aeropuertos, SA.*

1. Llevat del que disposa l'apartat següent, té la consideració de preu privat tot ingrés que percebi Aena Aeropuertos, SA, en l'exercici de la seva activitat.

2. Tenen la consideració de prestacions patrimonials de caràcter públic les prestacions que la societat esmentada hagi de percebre en els supòsits següents:

a) Per la utilització de les pistes dels aeroports civils i d'utilització conjunta i de les bases aèries obertes al trànsit civil per les aeronaus i la prestació dels serveis necessaris per a aquesta utilització, diferents de l'assistència en terra a les aeronaus, passatgers i mercaderies.

b) Pels serveis de trànsit aeri d'aeròdrom que faciliti el gestor aeroportuari, sense perjudici que aquests serveis es prestin a través dels proveïdors de serveis de trànsit aeri certificats degudament que hagin estat contractats per aquell i designats a aquest efecte pel Ministeri de Foment.

c) Pels serveis de meteorologia que faciliti el gestor aeroportuari, sense perjudici que aquests serveis es prestin a través dels proveïdors de serveis de meteorologia certificats degudament i, a més, designats a aquest efecte pel Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí.

d) Pels serveis d'inspecció i control de passatgers i equipatges en els recintes aeroportuaris.

e) Per la utilització, per part dels passatgers, de les zones terminals aeroportuàries no accessibles als visitants, així com de les facilitats aeroportuàries complementàries.

f) Pels serveis que permeten la mobilitat general dels passatgers i l'assistència necessària a les persones amb mobilitat reduïda (PMR) per permetre'ls desplaçar-se des d'un punt d'arribada a l'aeroport fins a l'aeronau, o des d'aquesta a un punt de sortida, inclosos l'embarcament i el desembarcament.

g) Per la utilització de les zones d'estacionament d'aeronaus habilitades a aquest efecte en els aeroports.

h) Per la utilització de les instal·lacions aeroportuàries per facilitar el servei d'embarcament i desembarcament de passatgers a les companyies aèries a través de passarel·les telescòpiques o la simple utilització d'una posició de plataforma que impedeixi la utilització de la passarel·la corresponent a altres usuaris.

i) Per la utilització del recinte aeroportuari en les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

j) Per la utilització del recinte aeroportuari per al transport i subministrament de combustibles i lubricants, sigui quina sigui la manera de transport o subministrament.

k) Per la utilització del recinte aeroportuari per a la prestació de serveis d'assistència en terra que no estigui gravat per una altra contraprestació específica.

3. Les quanties de les prestacions patrimonials de caràcter públic esmentades a l'apartat anterior es poden actualitzar cada any per la Llei de pressupostos generals de l'Estat de conformitat amb el que indica el capítol III.

4. No s'han de satisfer les prestacions patrimonials de caràcter públic a què fa referència l'apartat 2 per les operacions realitzades per les aeronaus d'Estat espanyoles, les aeronaus que prestin servei per a les comunitats autònomes i altres entitats locals, sempre que realitzin serveis públics no comercials, i les aeronaus d'Estat estrangeres, en cas que els estats a què pertanyin concedeixin una exempció anàloga a les aeronaus d'Estat espanyoles.

Article 69. Gestió i cobrament dels ingressos d'Aena Aeropuertos, SA, i les seves societats filials.

1. La gestió i el cobrament dels preus privats indicats a l'apartat 1 de l'article anterior l'ha de portar a terme Aena Aeropuertos, SA, amb submissió al dret privat.

Correspon a la jurisdicció ordinària la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la gestió i el cobrament d'aquests preus.

2. Corresponen la gestió, liquidació i el cobrament de totes les prestacions patrimonials de caràcter públic indicades a l'apartat 2 de l'article anterior a Aena Aeropuertos, SA, o a les seves filials, que poden utilitzar per a l'efectivitat del cobrament la via de constrenyiment, la gestió del qual l'han de realitzar els òrgans de recaptació de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

3. Davant dels actes de gestió, liquidació i cobrament de les prestacions patrimonials de caràcter públic dictats per Aena Aeropuertos, SA, o les seves societats filials els obligats al pagament poden interposar la reclamació economicoadministrativa d'acord amb el procediment que estableixen el capítol IV del títol V de la Llei 58/2003, de 17 de desembre, general tributària, així com el Reglament general de desplegament de la Llei 58/2003, de 17 de desembre, general tributària, en matèria de revisió en via administrativa.

No obstant això, contra les resolucions dels tribunals economicoadministratius que resolguin sobre les reclamacions interposades contra els actes d'Aena Aeropuertos, SA, o de les seves societats filials, no es poden interposar ni el recurs ordinari d'alçada, ni el recurs extraordinari d'alçada per a la unificació de criteri, extraordinari per a la unificació de doctrina i extraordinari de revisió.

4. La competència per conèixer de les reclamacions economicoadministratives s'ajusta a les regles següents:

a) El tribunal economicoadministratiu central ha de conèixer:

1r En única instància, de les reclamacions economicoadministratives que s'interposin contra els actes dictats pels òrgans d'Aena Aeropuertos, SA.

2n De la rectificació d'errors en què incorrin les seves pròpies resolucions, d'acord amb el que disposa l'article 220 de la Llei 58/2003, de 17 de desembre, general tributària.

b) Els tribunals economicoadministratius regionals i locals han de conèixer:

1r En única instància, de les reclamacions que s'interposin contra els actes dictats pels òrgans de les societats filials gestores d'aeroports.

2n De la rectificació d'errors en què incorrin les seves pròpies resolucions, d'acord amb el que disposa l'article 220 de Llei 58/2003, de 17 desembre, general tributària.

c) Tractant-se d'actes dictats per les societats filials d'Aena Aeropuertos, SA, la competència dels tribunals economicoadministratius regionals i locals està determinada pel domicili fiscal de la societat filial contra la qual interposi la reclamació.

5. El rendiment de les prestacions patrimonials de caràcter públic es destina, exclusivament, al finançament dels aeroports dependents de la societat Aena Aeropuertos, SA, o de les seves filials.

La societat pot denegar la prestació del servei si no es produeix el pagament anticipat de la prestació patrimonial pública o no s'ofereix prou garantia per part de l'usuari.

La Intervenció General de l'Estat ha de vetllar per la correcta gestió i aplicació d'aquests ingressos.

Article 70. *Ingressos de les societats filials gestores d'aeroports.*

1. Les societats filials gestores d'aeroports han de gestionar i percebre tots els preus privats i les prestacions patrimonials de caràcter públic derivades dels serveis i activitats exercides en els aeroports atribuïts a la seva gestió.

2. No obstant el que indica l'apartat anterior, mitjançant conveni de col·laboració subscrit entre Aena Aeropuertos, SA, i cada societat filial s'ha de determinar el percentatge d'ingressos que aquestes últimes hagin d'abonar a Aena Aeropuertos, SA, per al manteniment de la xarxa. Aquests convenis de col·laboració es poden modificar quan s'alterin les circumstàncies que es van prendre en consideració en el moment de subscriure'ls.

3. Amb les excepcions previstes en aquest article, s'ha d'aplicar a les societats filials gestores d'aeroports el mateix règim econòmic financer d'Aena Aeropuertos, SA.

Article 71. *Ingressos de les concessionàries de serveis aeroportuaris.*

Els ingressos que percebin les concessionàries de serveis aeroportuaris en l'exercici de la seva activitat aeroportuària tenen la naturalesa de preus privats. La seva gestió i cobrament s'ha de fer amb submissió al dret privat.

CAPÍTOL II

Prestacions patrimonials de caràcter públic

Secció 1a Aspectes generals

Article 72. *Definicions.*

Als efectes de l'aplicació de les presents prestacions de caràcter públic s'entén per:

1. Aeroport: tot aeroport, aeroport d'utilització conjunta, base aèria oberta al trànsit civil o heliport gestionat per Aena Aeropuertos, SA.

2. Passatgers: les persones que siguin transportades en qualsevol aeronau en qualitat de viatgers com a conseqüència d'un contracte de transport o arrendament o a títol privat, i les persones que no siguin membres de la tripulació.

Passatger EEE: passatger embarcat amb destinació a un aeroport de l'Espai Econòmic Europeu.

Passatger internacional: passatger embarcat amb destinació a un aeroport fora de l'Espai Econòmic Europeu.

3. Pes màxim en l'enlairament: el pes màxim certificat d'enlairament de l'aeronau, expressat en tones mètriques, és el que figura en el certificat d'aeronavegabilitat. Quan no se'n conegui el pes, s'ha d'utilitzar el pes de l'aeronau més pesant que es conegui del mateix tipus.

4. Vols d'entrenament: els vols realitzats per aeronaus de companyies de transport aeri comercial per a l'ensinistrament o qualificació de pilots. Aquests vols han d'estar prèviament autoritzats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i programats com a tals.

5. Vols d'escola: els vols la finalitat dels quals sigui l'aprenentatge i ensinistrament de pilots, sempre que es facin en aeronaus d'escola i aeroclub, autoritzats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i quan l'inici i el final de l'operació es facin en un mateix aeroport; on és necessari que l'alumne acreditat la seva condició d'alumne pilot a la presentació del pla de vol davant l'Oficina de Notificació dels Serveis de Trànsit Aeri.

6. Soroll certificat: nivell de soroll lateral, d'aproximació i d'enlairament, que figuri en el certificat de soroll de l'aeronau, expressat en EPNdB.

7. Soroll determinat: nivell de soroll lateral, d'aproximació i d'enlairament, expressat en EPNdB, fruit de l'aplicació de les fórmules següents:

Soroll lateral:

Pes	0-35 Tm	35-400 Tm	Més de 400 Tm
Nivell.	94	$80,87 + 8,51\text{Log}(\text{mtow})$	103

Soroll aproximació:

	0-35 Tm	35-280 Tm	Més de 280 Tm
Nivell.	98	$86,03 + 7,75\text{Log}(\text{mtow})$	105

Soroll enlairament:

Pes	0-48,1 Tm	48,1-385 Tm	Més de 385 Tm
Nivell 1 o 2 motors	89	$66,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	101
Pes	0-28,6 Tm	28,6-385 Tm	Més de 385 Tm
Nivell 3 motors	89	$69,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	104
Pes	0-20,2 Tm	20,2-385 Tm	Més de 385 Tm
Nivell 4 motors o més.	89	$71,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	106

8. Marge acumulat: xifra expressada en EPNdB obtinguda sumant les diferències entre el nivell de soroll determinat i el nivell certificat de soroll en cadascun dels tres punts de mesuraments del soroll de referència tal com es defineixen en el volum 1, segona part, capítol 3, annex 16 del Conveni sobre aviació civil internacional.

9. Avions de reacció subsònics civils: avions el pes màxim en l'enlairament dels quals sigui igual o superior a 34.000 kg, o amb una capacitat interior màxima certificada per al tipus d'avió de què es tracti superior a 19 places de passatgers, excloses les places reservades per a la tripulació.

10. Desembarcament: acte de sortir d'una aeronau després de l'aterratge, exceptuats els tripulants o passatgers que continuïn el viatge durant l'etapa següent del mateix vol directe.

11. Embarcament: acte de pujar a bord d'una aeronau amb objecte de començar un vol, exceptuats els tripulants o passatgers que hagin embarcat en una de les etapes anteriors del mateix vol directe.

12. Vol directe: l'operació de les aeronaus que l'explotador identifica en la seva totalitat, i la designa amb el mateix símbol des del punt d'origen fins al punt de destí amb independència del nombre d'escales.

13. Temps entre falques: temps de permanència d'una aeronau, comptat des de la seva detenció en el punt d'estacionament fins a la seva posada de nou en moviment.

Article 73. Classificació dels aeroports.

Als efectes d'aplicació de les quanties de les prestacions a què es refereix aquest capítol, els aeroports queden classificats en les categories següents:

- a) Grup I: aeroport de Madrid-Barajas i aeroport de Barcelona.
- b) Grup II: aeroports amb un trànsit igual o superior als 6.000.000 de passatgers/any.
- c) Grup III: aeroports amb un trànsit igual o superior a 2.000.000 i inferior a 6.000.000 de passatgers/any.
- d) Grup IV: aeroports amb un trànsit superior a 500.000 i inferior a 2.000.000 de passatgers/any.
- e) Grup V: aeroports amb un trànsit fins als 500.000 passatgers/any.

La inclusió d'un aeroport en un o altre grup s'efectua per anys naturals, prenent en consideració el trànsit hagut en cada aeroport l'any natural immediatament anterior, segons les estadístiques de trànsit publicades per la Direcció General d'Aviació Civil.

Secció 2a Prestació pública per aterratge i serveis de trànsit d'aeròdrom

Article 74. *Obligats al pagament.*

Estan obligats al pagament de la prestació per aterratge i per serveis de trànsit d'aeròdrom les companyies aèries i les restants persones físiques, jurídiques o entitats que utilitzin les pistes o percebin els serveis que defineix l'article 68.2, lletres a) i b).

Article 75. *Imports.*

1. L'import a abonar per les prestacions que regula aquesta secció, per cada aeronau, és el resultat d'aplicar al pes màxim en l'enlairament de l'aeronau, expressat en tones mètriques, tal com figura en el certificat d'aeronavegabilitat o en el manual de vol d'aquesta, l'import de les quanties unitàries que es defineixen en els apartats següents, així com el recàrrec que estableix l'article 76.

2. Les quanties unitàries de cadascuna de les dues tarifes són iguals sigui quin sigui l'origen del vol, nacional, de l'Espai Econòmic Europeu o internacional.

3. Les quanties unitàries per a cada grup d'aeroport són les següents:

		Tarifa unitària d'aterratge – Euros	Tarifa unitària serveis de trànsit d'aeròdrom – Euros
Grup I.	Madrid/Barajas	7,55	3,16
	Barcelona	6,65	3,14
Grup II		6,31	3,09
Grup III		5,29	2,83
Grup IV		3,88	2,22
Grup V		2,56	1,88

Quan els serveis de trànsit aeri d'aeròdrom es prestin sota la modalitat de servei d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS), les quanties anteriors de la tarifa de servei de trànsit d'aeròdrom es redueixen un seixanta per cent.

4. No obstant això, l'import mínim que s'ha de pagar per operació en concepte d'aterratge i de serveis de trànsit d'aeròdrom és el següent per a cada grup d'aeroports:

		Import mínim per operació- aterratge – euros	Import mínim per operació- serveis trànsit aeròdrom – euros
Grup I	Madrid-Barajas	151,00	70,20
	Barcelona	133,00	69,80
Grup II		94,65	50,00
Grup III		52,90	30,00
Grup IV		19,40	15,00
Grup V		10,24	7,00

El mínim per operació no és aplicable als vols d'escola i entrenament.

5. Als vols d'escola i entrenament s'apliquen les quanties unitàries següents:

		Tarifa unitària d'aterratge – euros	Tarifa unitària de serveis de trànsit d'aeròdrom – euros
Grup I	Madrid/Barajas	5,32	3,51
	Barcelona	5,13	3,49
Grup II		4,60	3,43
Grup III		4,60	3,14
Grup IV		4,11	2,47
Grup V		3,63	2,09

Per als vols d'entrenament i escola en maniobres o operacions de simulació d'aterratge i enlairament sobre pista o camp de vol, i als efectes de la tarifa d'aterratge anterior, s'aplica la següent taula d'equivalència entre el pes de l'avió i el nombre d'aterratges que s'han de comptabilitzar en períodes de 90 minuts o fracció, independentment del nombre de maniobres o passades que s'efectuïn:

Trams de pes		Coeficient multiplicador per períodes de 90 minuts o fracció
Porcions de pes en kg		
Des de	Fins a	
1	4.999	2
5.000	40.000	6
40.001	100.000	5
100.001	250.000	4
250.001	300.000	3
300.001		2

Les operacions regulades en el cas de vols d'entrenament i d'escola estan condicionades en tot cas a l'autorització preceptiva de l'aeroport sobre la base de les possibilitats operatives, i es dona prioritat absoluta a l'activitat aeroportuària normal.

6. En operacions fora de l'horari operatiu de l'aeroport, en els aeroports en què estigui autoritzat el servei, s'apliquen les quanties unitàries següents, sigui quin sigui el grup en què quedi englobada la instal·lació esmentada:

Tarifa unitària aterratge: 28 €/Tm.

Tarifa unitària serveis de trànsit d'aeròdrom: les quanties que recull l'apartat 4 d'aquest article.

7. La quantia unitària d'aterratge que preveuen els apartats 3, 4 i 6, en els aeroports de les Illes Canàries, Balears, Ceuta i Melilla, es redueix un 15% en els supòsits de vols amb el territori peninsular i un 70% quan es tracti de vols interinsulars.

Article 76. *Recàrrec per soroll.*

En els aeroports d'Alacant, Barcelona, Madrid-Barajas, Màlaga, Palma de Mallorca, Gran Canària, Tenerife Sud i València per als avions de reacció subsònics civils, els imports de les quanties unitàries que siguin aplicables en funció del que preveuen els apartats 3 i 4 de l'article anterior s'incrementen en els percentatges següents en funció de la franja horària en què es produeixi l'aterratge o l'enlairament i de la classificació acústica de cada aeronau:

Classificació acústica	De 07:00 a 22:59 (hora local)	De 23:00 a 06:59 (hora local)
	– Percentatge	– Percentatge
Categoria 1	70	140
Categoria 2	20	40
Categoria 3	0	0
Categoria 4	0	0

La categoria acústica de cada aeronau es determina d'acord amb els criteris següents:

- a) Categoria 1: aeronaus el marge acumulat de les quals sigui inferior a 5 EPNdB.
- b) Categoria 2: aeronaus el marge acumulat de les quals estigui comprès entre 5 EPNdB i 10 EPNdB.
- c) Categoria 3: aeronaus el marge acumulat de les quals sigui superior a 10 EPNdB i inferior a 15 EPNdB.
- d) Categoria 4: aeronaus el marge acumulat de les quals sigui igual o superior a 15 EPNdB.

A aquests efectes les companyies aèries han de presentar, abans de la sortida del vol, còpia del certificat oficial de soroll ajustat al que estableix l'annex 16 al Conveni sobre aviació civil internacional, relatiu a la protecció del medi ambient, o document de similars característiques i vàlidesa expedit per l'estat de matrícula de l'aeronau.

Per a les aeronaus els operadors de les quals no facilitin certificat de soroll s'han de considerar dins de la mateixa categoria que una aeronau del mateix fabricant, model, tipus i nombre de motors per al qual sí que es disposi de certificat als efectes de la classificació acústica, fins a l'acreditació del certificat corresponent.

Secció 3a Prestacions públiques per sortida de passatgers, PMR i seguretat

Article 77. *Obligats al pagament.*

Estan obligats al pagament d'aquestes prestacions, tal com han quedat definides a l'article 68.2, lletres d), e) i f), les companyies aèries, administracions, organismes i particulars que transportin els passatgers que embarquin en un aeroport o heliport gestionat per Aena Aeropuertos Españoles, SA, independentment de les etapes posteriors intermèdies que pugui realitzar el vol esmentat i el destí d'aquest.

L'import d'aquestes prestacions pot ser repercutit als passatgers en el corresponent títol de transport.

Article 78. *Imports.*

1. Les quanties per a cada grup d'aeroports són les següents per cada passatger:

		Quantia passatger – Euros		Quantia de seguretat aeroportuària – Euros	Quantia PMR – Euros
		EEE	Internacional		
Grup I	Madrid Barajas	6,95	10,43	2,08	0,55
	Barcelona	6,12	9,18	2,08	0,55
Grup II		5,70	8,60	2,08	0,55
Grup III		4,87	7,30	2,08	0,55
Grup IV		3,57	5,36	2,08	0,55
Grup V		2,34	3,51	2,08	0,55

La quantia de seguretat aeroportuària, quan es tracti de vols interinsulars, és d'1,04 euros per passatger.

2. Per la col·laboració prestada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en els serveis relacionats amb la inspecció i control d'equipatges, les quanties corresponents a la prestació de seguretat aeroportuària s'incrementen 0,13 euros per cada passatger de sortida.

Les quantitats recaptades per Aena Aeropuertos, SA, per aquest concepte s'han d'ingressar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

La quantia que ha d'ingressar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria s'ha d'actualitzar acumulativament d'acord amb el que estableix el capítol III.

3. Les quanties de passatger, seguretat aeroportuària i PMR que preveuen els apartats 1 i 2, en els aeroports de les Illes Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla, es redueix un 15% en els supòsits de vols amb el territori peninsular i un 70% quan es tracti de vols interinsulars.

Secció 4a Prestació pública per càrrega

Article 79. *Obligats al pagament.*

Estan obligats al pagament d'aquesta prestació les companyies aèries, administracions, organismes i particulars que transportin mercaderies.

L'import d'aquesta prestació es pot repercutir als expedidors o destinataris de la mercaderia, i s'ha de fer constar en la corresponent factura separatament de l'import del noli o transport.

Article 80. *Import.*

L'import es determina a raó de 0,017062 euros per cada quilogram de mercaderia carregada o descarregada en el recinte aeroportuari.

Article 81. *Descomptes i exempcions.*

1. La tarifa a aplicar a la mercaderia en connexió, carregada i descarregada en el recinte aeroportuari entre vols de la mateixa companyia, és la quantia anterior reduïda en un cinquanta per cent.

2. En els aeroports no peninsulars queda exempta de pagament la mercaderia carregada o descarregada l'objecte de la qual sigui el trànsit interinsular.

En aquests aeroports, per a la resta dels trànsits, les quanties aplicables a la càrrega directa com en connexió es redueixen un quinze per cent.

Secció 5a Prestació pública per serveis d'estacionament

Article 82. Obligats al pagament.

Estan obligats al pagament d'aquesta prestació les companyies aèries, administracions, organismes i particulars les aeronaus dels quals estacionin en les zones habilitades a aquest efecte en els aeroports o heliports.

Quan una aeronau aterri en un aeroport per compte d'un explotador i, després d'un determinat temps d'estacionament degut tant a raons operatives com judicials, es nollegi per un operador diferent que el d'arribada, el deute acumulat pendent pels estacionaments no liquidats s'ha de satisfer en tot cas abans de produir-se la sortida de l'aeronau.

Article 83. Import.

1. En els aeroports dels grups I, II i III, la quantia de la prestació d'estacionament, en funció del pes i el temps de permanència de l'aeronau en posició d'estacionament, és el resultat d'aplicar la fórmula següent:

$$E = e \cdot T_m \cdot F_t$$

On:

E: prestació total que s'ha de pagar pel servei.

e: coeficient unitari.

T_m: pes màxim en l'enlairament de l'aeronau, expressat en tones.

F_t: temps d'estada de l'aeronau en posició d'estacionament expressat en períodes de 15 minuts o fracció.

L'import dels coeficients unitaris és el següent:

		Per períodes de 15 minuts o fracció - Euros
Grup I	Madrid/Barajas	0,1150
	Barcelona	0,1097
Grup II		0,1087
Grup III		0,0604

2. En els aeroports dels grups IV i V, les quanties de la prestació d'estacionament aplicable per dia o fracció de temps d'estacionament superior a tres hores, en funció del pes màxim en l'enlairament de l'aeronau, són les següents:

Aeronaus fins a 10 Tm		Aeronaus de més de 10 Tm
Fins a 2 1,400514	De 2 a 10 6,994093	0,808525
Import en € per dia o fracció		

3. Per aplicar els imports anteriors és requisit necessari que, durant el període d'estacionament, no estigui ocupant posició de passarel·la telescòpica o d'hangar.

Als efectes d'aplicació d'aquesta prestació es considera temps d'estacionament el temps entre falques.

Entre les zero i les sis, hora local, s'interromp el còmput de temps als efectes d'aplicació de la prestació.

Secció 6a Prestació pública per subministrament de combustibles i lubricants

Article 84. Obligats al pagament.

Estan obligats al pagament d'aquesta prestació les entitats subministradores dels productes a què aquesta es refereix.

Article 85. Import.

L'import de la prestació es determina aplicant al volum de combustible o lubricant subministrat les quanties unitàries següents:

Querosè: 0,003846 €/litre.

Gasolina d'aviació: 0,006543 €/litre.

Lubricants: 0,006543 €/litre.

Secció 7a Prestació pública per ús de passarel·les

Article 86. Obligats al pagament.

Està obligada al pagament de la prestació per ús de passarel·les la companyia aèria explotadora de l'aeronau per a l'embarcament o desembarcament del passatge de la qual es facilita la utilització de la passarel·la o que faci ús de la posició de plataforma que impedeixi la utilització de la passarel·la per tercers usuaris.

Article 87. Import.

L'import d'aquesta prestació, en funció del pes i el temps de permanència de l'aeronau en posició de passarel·la, és el resultat d'aplicar la fórmula següent:

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

On:

P: prestació total que s'ha de pagar pel servei.

p_1 : quantia unitària per temps d'estada en passarel·la.

p_2 : quantia per pes de l'aeronau i temps d'estada en passarel·la.

T_m : pes màxim en l'enlairament de l'aeronau, expressat en tones, conforme es defineix a l'article 72.

F_t : temps d'estada de l'aeronau en passarel·la expressat en períodes de 15 minuts o fracció.

Les quanties unitàries dels elements p_1 i p_2 són les següents:

		p_1 — Euros	p_2 — Euros
Grup I	Madrid/Barajas	29,9100	0,00
	Barcelona	27,1175	0,00
Grup II		23,8483	0,00
Grup III		22,9311	0,00
Grup IV		22,9311	0,00
Grup V		22,9311	0,00

Per a les aeronaus susceptibles de ser connectades a dues passarel·les simultàniament que estacionin en posicions de passarel·les especialment dissenyades per a aquesta finalitat, les quanties anteriors s'incrementen un vint-i-cinc per cent.

Entre les zero i les sis, hora local, quan, estant ocupant una aeronau una posició de passarel·la, la companyia explotadora sol·licita una posició d'estacionament en remot i no n'hi hagi en aquell moment cap de disponible, o si per raons operatives, no és procedent el canvi segons el parer del gestor aeroportuari, l'aeroport ha de desconnectar de l'aeronau el servei de passarel·les i ha d'interrompre el còmput de temps als efectes d'aplicació de la tarifa. No obstant això, la companyia queda obligada a traslladar l'aeronau a un lloc d'estacionament en remot, en el moment en què se li indiqui, per haver quedat lliure o per haver desaparegut les raons anteriors. En cas de no fer aquesta operació i, per això, no poder ser utilitzada la passarel·la per altres usuaris que la sol·licitin, se li ha d'aplicar la quantia que hagi correspost a aquestes utilitzacions no efectuades.

Secció 8a Prestació pública per serveis d'assistència en terra

Article 88. Obligats al pagament.

Estan obligats al pagament de la prestació per serveis d'assistència en terra les persones físiques o jurídiques autoritzades, d'acord amb la normativa vigent, per realitzar activitats d'assistència en terra a aeronaus pròpies o de tercers.

Article 89. Import.

La quantia de la prestació que regula aquesta secció és la següent, en funció de la llista de serveis d'assistència en terra que regula l'annex al Reial decret 1161/1999, de 2 de juliol, pel qual es regula la prestació dels serveis aeroportuaris d'assistència en terra, modificat parcialment pel Reial decret 99/2002, de 25 de gener, que porti a terme l'obligat al pagament:

a) Assistència a l'aeronau:

1.1 Serveis de rampa.

1.1.1 Serveis d'assistència d'equipatges, grup de serveis número 3: 56,69 € per cada aeronau el pes màxim en l'enlairament de la qual estigui comprès entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.1.2 Serveis d'assistència a les operacions en pista, grup de serveis número 5: 18,00 € per cada aeronau el pes màxim en l'enlairament de la qual estigui comprès entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.2 Serveis d'assistència de neteja i servei de l'aeronau, grup de serveis número 6, excepte l'assistència de neteja de la neu, el gel i el gebre de l'aeronau: 9,88 € per cada aeronau el pes màxim en l'enlairament de la qual estigui comprès entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.3 Serveis d'assistència de neteja de la neu, el gel i el gebre de l'aeronau, part del grup 6.b): 2,69 € per cada aeronau el pes màxim en l'enlairament de la qual estigui comprès entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.4 Serveis d'assistència de manteniment en línia, grup de serveis número 8: 2,69 € per cada aeronau el pes màxim en l'enlairament de la qual estigui comprès entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

Quan el pes màxim en l'enlairament de les aeronaus no estigui comprès entre 56 i 71 tones mètriques, a les quanties anteriors s'hi han d'aplicar els coeficients següents en funció de l'interval de pes en què estigui inclosa l'aeronau:

Interval de pes màxim en l'enlairament (Tm)	Coefficient – percentatge
Aeronaus entre 0 i menys de 16 Tm	13,16
Aeronaus entre 16 i menys de 22 Tm o fracció	17,51
Aeronaus entre 22 i menys de 38 Tm o fracció	28,04
Aeronaus entre 38 i menys de 56 Tm o fracció	77,88
Aeronaus entre 56 i menys de 72 Tm o fracció	100,00
Aeronaus entre 72 i menys de 86 Tm o fracció	120,33
Aeronaus entre 86 i menys de 121 Tm o fracció	135,30
Aeronaus entre 121 i menys de 164 Tm o fracció	150,28
Aeronaus entre 164 i menys de 191 Tm o fracció	179,37
Aeronaus entre 191 i menys de 231 Tm o fracció	202,50
Aeronaus entre 231 i menys de 300 Tm o fracció	264,81
Aeronaus de més de 300 Tm o fracció.	314,64

b) Serveis d'assistència al passatger, grup de serveis número 2: 0,0395 € per cada passatger de sortida.

Secció 9a Prestació pública per serveis meteorològics

Article 90. *Prestació patrimonial pública per serveis meteorològics.*

L'import de les prestacions públiques per serveis meteorològics, així com els subjectes obligats al seu pagament, són objecte d'ulterior desplegament normatiu, i s'han de respectar els procediments de consulta i supervisió que siguin aplicables.

CAPÍTOL III

Actualització i modificació de les prestacions patrimonials de caràcter públic

Article 91. *Actualització i modificació.*

La Llei de pressupostos generals de l'Estat de cada any pot modificar o actualitzar les prestacions patrimonials públiques a què es refereix l'article 68.

En el supòsit de les prestacions patrimonials públiques a les quals sigui aplicable el que disposa el capítol IV, la proposta de modificació o actualització s'ha d'ajustar a la proposta de l'autoritat estatal de supervisió després del procediment de transparència i consulta que preveu el capítol esmentat.

En tot cas, la proposta d'actualització de quanties, inclosa la que realitzi l'autoritat estatal de supervisió, s'ha de fer conforme al que disposa l'article següent.

Article 92. *Proposta d'actualització de les quanties.*

1. La proposta d'actualització de les quanties de les tarifes unitàries corresponents a les prestacions patrimonials de caràcter públic que defineix aquest capítol s'ha de fer anualment, a l'inici de cada any natural, en el percentatge que resulti de l'aplicació de la fórmula següent:

$$\text{Increment màxim} = \left(\frac{\text{Ingressos regulats requerits per passatger any } n}{\text{Ingressos regulats previstos per passatger any } n-1} - 1 \right) \times 100$$

A aquest efecte s'entén per:

Ingressos regulats requerits o previstos per passatger = ingressos regulats requerits o previstos/nombre de passatgers.

Ingressos regulats requerits: ingressos procedents de les prestacions a què es refereix l'article 68.2, que serien necessaris per a la recuperació dels costos previstos per a l'any n.

Ingressos regulats previstos: ingressos procedents de les prestacions a què es refereix l'article 68.2, establerts en el PAP de l'any n-1.

Els ingressos regulats requerits s'han de calcular, per a l'any n, per aplicació de la fórmula següent:

$$\text{Ingressos regulats requerits} = \text{despeses d'explotació} + \text{cost de capital} \pm \text{ajust per suavització} \\ - \text{ingressos preus privats derivats de l'explotació comercial de les àrees terminals} - \text{ingressos} \\ \text{procedents de les societats concessionàries aeroportuàries}$$

2. La definició de cadascun dels epígrafs que componen la fórmula és la següent:

a) Despeses d'explotació: correspon a la suma dels epígrafs següents que figurin en el pressupost d'explotació del PAP:

- 1r Aprovisionaments.
- 2n Despeses de personal.
- 3r Altres despeses d'explotació.
- 4t Amortització de l'immobilitzat.
- 5è Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat.
- 6è Subvencions concedides i transferències realitzades per l'entitat.
- 7è Deteriorament del Fons de comerç de consolidació.

b) Cost de capital: correspon a la quantitat resultant d'aplicar el cost mitjà ponderat del capital abans d'impostos ($CMPC_{AI}$, d'ara endavant), al valor mitjà dels actius nets durant l'any n, calculat com la semisuma dels valors dels actius nets al final dels anys n-1 i n que figurin en el PAP.

Els dos components essencials, $CMPC_{AI}$ i actius nets, es descriuen a continuació:

1r $CMPC_{AI}$ (en %): resultat d'utilitzar la fórmula següent:

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

on $CMPC_{DI}$ és el cost mitjà ponderat del capital nominal després d'impostos:

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

Fórmula en la qual:

D = import del deute, tant bancari com no bancari, mitjà de l'any n.

E = es pren el valor comptable dels recursos propis (patrimoni net que figuri en el balanç previsional de l'any n del PAP).

K_d = cost del deute abans d'impostos, calculat com a les despeses financeres dividides entre l'import D anterior.

T = tipus impositiu de l'impost sobre beneficis (en %) aplicable a l'any n per al qual es calcula la revisió de les tarifes.

K_e = cost dels recursos propis, calculat d'acord amb la fórmula següent:

$$K_e = R_F + \beta_L P_M$$

On:

i) R_F : taxa lliure de risc. Es pren la mitjana de la taxa interna de rendiment del bo de l'Estat espanyol a 10 anys dels últims 12 mesos disponibles en el moment d'elaboració de la proposta.

ii) P_M : prima de risc del mercat (en %). És la rendibilitat incremental que un inversor exigeix a les accions per damunt de la renda fixa sense risc. Es pren el valor fix del 4,21%.

iii) β_L : beta recursos propis o beta palanquejada. Es calcula, a partir de la beta dels actius i del nivell d'endeutament, mitjançant la fórmula:

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

On β_u : beta dels actius. Reflecteix el risc del negoci, sense tenir en compte el risc financer derivat d'un endeutament més alt. Per al negoci aeroportuari, s'ha pres per a aquest paràmetre el valor de 0,7, mitjana de les estimacions efectuades per al negoci aeroportuari per un panel de consultors, banca d'inversió i fons d'inversió en infraestructures.

2n Actius nets. És la suma del deute i dels recursos propis, és a dir:

$$\text{actius nets} = D + E$$

Fórmula en la qual es prenen D i E els valors definits amb anterioritat.

Per a la concreció dels components anteriors de la fórmula s'han de tenir en compte exclusivament les despeses d'explotació, els actius nets, els deutes i els recursos propis, vinculats als camps de vol i àrees terminals.

c) Ajust per suavització de l'increment de tarifes: durant els quatre primers exercicis d'aplicació d'aquesta fórmula, quan el seu resultat anual condueixi a un increment superior al percentatge que representi l'IPC interanual incrementat en 5 punts, l'increment màxim autoritzat que s'ha d'aplicar és aquest, i al llarg del període esmentat es pot recuperar amb el límit tarifari esmentat el dèficit acumulat. Transcorregut el termini esmentat, es deixa d'aplicar cap ajust per suavització en aquesta fórmula, i s'han de modificar les quanties de les corresponents prestacions, en el percentatge que resulti de l'aplicació estricta d'aquesta.

d) Ingressos per preus privats derivats de l'explotació comercial de les àrees terminals: Els ingressos per preus privats que figurin consignats en el PAP corresponent sota el concepte esmentat.

e) Ingressos procedents de les societats concessionàries d'aeroports que figurin consignats en el PAP corresponent sota el concepte esmentat.

3. Amb la finalitat de garantir l'eficiència econòmica en la gestió dels aeroports, Aena Aeropuertos, SA, directament o a proposta de les seves societats filials, pot proposar per a cada aeroport:

a) Coeficients correctors.

b) Bonificacions per increment de passatgers, freqüències o rutes en les prestacions patrimonials públiques que regula el capítol II. L'aplicació d'aquestes bonificacions, en tot cas, ha d'estar basada en criteris transparents i objectius i han de ser compatibles amb les normes sobre competència.

4. El ministre de Foment ha de desplegar, mitjançant una ordre, amb el previ acord de la Comissió Delegada del Govern per a Afers Econòmics, els criteris generals que han de seguir les propostes de coeficients correctors i bonificacions que preveu l'apartat anterior tenint en compte els principis següents:

- a) Garantir l'eficiència econòmica en la gestió dels aeroports.
- b) Màxima contribució possible de cada aeroport a la competitivitat de la seva àrea d'influència econòmica, i limitar pujades de quanties que puguin tenir un perjudici greu sobre determinats trànsits, particularment els que depenen altament de l'aeroport.
- c) Autosuficiència econòmica de cada aeroport, tenint en compte tant la seva evolució passada com les seves previsions economicofinanceres a mitjà i llarg termini.
- d) Garantir la competència efectiva entre aeroports sobre la base de l'eficiència i la qualitat dels serveis prestats al cost més baix possible, de manera que les quanties de les prestacions incorporin l'estructura de costos de cada aeroport.

Tant els coeficients correctors com les bonificacions proposades s'han d'integrar en la fórmula prevista en els apartats anteriors, i no s'accepten les propostes de coeficients correctors o bonificacions que no garanteixin a escala global el percentatge que resulti d'aquesta.

Els coeficients correctors, que poden oscil·lar entre l'1.30 i el 0.70, i les bonificacions, que no han de superar el 10 per cent, s'han d'aplicar a les quanties unitàries de les prestacions patrimonials de caràcter públic que defineixen els articles anteriors. Els coeficients correctors definitius per a cada aeroport i les bonificacions que, si s'escau, siguin procedents s'estableixen amb caràcter anual en la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

CAPÍTOL IV

Procediment de transparència, consulta i supervisió de determinades tarifes aeroportuàries

Secció 1a Disposicions comunes

Article 93. *Informació a les autoritats administratives.*

1. Els gestors aeroportuaris i les companyies aèries estan obligats a facilitar a les administracions públiques competents en matèria d'aviació civil la informació que aquestes els sol·licitin per a l'exercici de les seves funcions o per a fins estadístics.

La informació anual sol·licitada amb fins estadístics s'ha de proporcionar el primer mes de cada exercici.

2. La Direcció General d'Aviació Civil ha de publicar el mes de febrer de cada exercici les estadístiques anuals del transport i trànsit aeri referides a l'exercici immediatament anterior.

Article 94. *Tarifes aeroportuàries.*

Als efectes del que preveu aquest capítol s'entén per tarifa aeroportuària tota contraprestació que percebi el gestor aeroportuari de les companyies usuàries per l'ús de les instal·lacions aeroportuàries que gestiona i pels serveis prestats exclusivament per l'entitat gestora de l'aeroport relacionats amb l'aterratge, l'enlairament, la il·luminació i estacionament de les aeronaus i el tractament dels passatgers i la càrrega.

En relació amb els ingressos d'Aena Aeropuertos, SA, i les seves societats filials, són tarifes aeroportuàries als efectes d'aquest capítol les prestacions patrimonials públiques a què es refereix l'article 97.1.

Article 95. Principi general de no-discriminació.

Les tarifes aeroportuàries s'apliquen a les companyies aèries usuàries de les instal·lacions o serveis aeroportuaris de manera transparent i no discriminatòria.

Sense perjudici del que estableix el capítol II en matèria de prestacions patrimonials de caràcter públic, es poden establir els criteris objectius i transparents que, per raons d'interès general, com ara el medi ambient, permetin modular al gestor aeroportuari les tarifes aeroportuàries que apliqui a les companyies aèries usuàries de l'aeroport.

Article 96. Autoritat de supervisió independent.

1. Tota proposta de modificació o actualització de les tarifes aeroportuàries esmentades a l'article 94 l'ha de supervisar l'autoritat estatal de supervisió que, als efectes del que preveu la Directiva 2009/12/CE, d'11 de març, sobre taxes aeroportuàries, designi el ministre de Foment.

2. L'autoritat estatal de supervisió designada ha de publicar un informe anual sobre la seva activitat com a autoritat de supervisió independent.

Secció 2a Transparència, consulta i supervisió en relació amb les prestacions patrimonials públiques d'Aena Aeropuertos, SA, i les seves societats filials

Article 97. Àmbit del procediment de consulta i supervisió.

1. Estan sotmeses al procediment de consulta i supervisió que preveu aquesta secció totes les prestacions patrimonials públiques enumerades a l'article 68.2, tret de les previstes a les seves lletres j) i k).

2. Les prestacions patrimonials públiques d'Aena Aeropuertos SA, i de les seves societats filials a què es refereix l'apartat anterior constitueixen un sistema comú que abraça tota la xarxa d'aeroports que aquestes gestionen.

3. Als efectes del procediment de consulta es considera com a entitat gestora de l'aeroport en els termes de la Directiva 2009/12/CE del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de març, relativa a les taxes aeroportuàries, Aena Aeropuertos SA, d'acord amb les competències d'aquesta sobre la xarxa d'aeroports segons el que preveu l'article 7.2 del Reial decret llei 13/2010, de 3 de desembre, d'actuacions en l'àmbit fiscal, laboral i liberalitzadores per fomentar la inversió i la creació d'ocupació.

Article 98. Procediment de consulta.

1. Almenys un cop l'any i, en tot cas, en relació amb qualsevol proposta sobre modificació o actualització de les prestacions patrimonials públiques, així com abans de la finalització dels plans relatius a nous projectes d'infraestructures, Aena Aeropuertos, SA, amb la prèvia audiència a les seves societats filials, ha de portar a terme un període de consultes amb les associacions o organitzacions de companyies aèries usuàries dels aeroports sotmesos a la seva gestió i a la de les seves societats filials. Aquestes consultes han de versar sobre el funcionament del sistema de prestacions patrimonials públiques, el nivell de les dites prestacions i la qualitat dels serveis prestats.

2. El període de consultes ha de tenir lloc almenys quatre mesos abans del mes de maig de l'exercici anterior a aquell en què es pretenguin actualitzar o modificar les prestacions.

Durant el període de consultes, la societat estatal ha d'intentar obtenir acords amb les associacions o organitzacions de companyies i, especialment, subscriure el nombre més alt possible d'acords de qualitat de serveis a què es refereix l'article 100.1.

Conclòs el període de consultes, el consell d'administració d'Aena Aeropuertos, SA, ha d'aprovar la corresponent proposta de modificació o actualització de prestacions patrimonials públiques, i l'ha de traslladar a l'autoritat estatal de supervisió i a les associacions o organitzacions de companyies aèries i usuaris dels aeroports, com a molt tard el mes de maig de l'exercici anterior a aquell en què es pretengui aplicar la modificació o actualització.

En aquesta proposta, Aena Aeropuertos, SA, ha de prendre en consideració els punts de vista posats de manifest per les companyies usuàries i ha de justificar les seves decisions en cas de desacord amb aquestes. De la mateixa manera, per a la formulació de la seva proposta han d'aplicar la fórmula esmentada a l'article 92.

Article 99. *Informació subministrada.*

1. Durant el període de consultes esmentat a l'article anterior, Aena Aeropuertos, SA, ha de facilitar a les associacions o organitzacions de companyies aèries usuàries dels aeroports informació sobre els elements que serveixen de base per fixar el sistema o nivell de les prestacions patrimonials públiques i les seves modificacions o actualitzacions. Aquesta informació ha d'incloure, com a mínim, la següent:

- a) La llista dels diferents serveis i infraestructures vinculades a les prestacions patrimonials públiques.
- b) La metodologia utilitzada per determinar la modificació o actualització de les prestacions patrimonials públiques.
- c) L'estructural global del cost pel que fa a les instal·lacions i serveis retribuïts per les prestacions patrimonials públiques.
- d) Els ingressos generats per les diferents prestacions patrimonials públiques i el cost total per l'ús de les instal·lacions i dels serveis que cobreixen.
- e) Tots els detalls del finançament procedent de les autoritats públiques per a les instal·lacions i els serveis retribuïts per les prestacions patrimonials públiques.
- f) Les previsions sobre les prestacions patrimonials públiques, l'evolució del trànsit i les inversions previstes.
- g) L'ús real de la infraestructura i de l'equipament aeroportuari durant l'últim exercici, i
- h) L'impacte de les inversions previstes pel que fa als seus efectes en la capacitat de l'aeroport.

2. Així mateix, durant aquest període de consultes, les companyies aèries usuàries de l'aeroport han de remetre a Aena Aeropuertos, SA, informació sobre:

- a) Les seves previsions de trànsit i de composició i ús de la seva flota en l'exercici següent.
- b) Els seus projectes de desenvolupament i necessitats en l'aeroport.

3. La informació facilitada tant per Aena Aeropuertos, SA, com per les seves societats filials i per les companyies aèries usuàries tenen caràcter confidencial, fet que obliga:

- a) A custodiar la informació facilitada, i assegurar que només hi pot accedir personal degudament autoritzat i que s'usa als efectes exclusius que preveu aquesta Llei.
- b) A no divulgar, cedir o facilitar la informació subministrada sense autorització expressa del gestor aeroportuari o companyia aèria que l'hagi facilitat, excepte a requeriment del Ministeri Fiscal o dels òrgans judicials.

4. L'incompliment del deure de confidencialitat imposat a l'apartat anterior és sancionat conforme al que indiquen els articles 44 i 55 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria. Aquesta Llei també s'ha d'aplicar en tot el que fa referència al règim i procediment sancionador, sense perjudici de les accions penals que puguin correspondre per la difusió, revelació o cessió de secrets d'empresa.

Article 100. Acords sobre nivell de servei i serveis personalitzats.

1. Durant el període de consultes, Aena Aeropuertos, SA, amb la prèvia audiència a les seves societats filials, pot negociar amb les companyies aèries usuàries les seves organitzacions o associacions representatives, un acord sobre el nivell i qualitat de servei dels aeroports sotmesos a la seva gestió i a la de les seves societats filials, de conformitat amb l'import de prestacions patrimonials públiques.

2. Aena Aeropuertos, SA, i les seves societats filials, a sol·licitud de les companyies aèries usuàries dels aeroports, pot oferir serveis personalitzats voluntaris o terminals o parts de terminals especialitzades.

La contraprestació que percebi la societat per aquests serveis té en tot cas la consideració de preus privats, i se'n pot fixar lliurement l'import en funció del cost o de qualsevol altra justificació objectiva i transparent.

Si el nombre de companyies usuàries que vulguin accedir a aquests serveis personalitzats és superior al que és possible a causa de limitacions de capacitat, l'accés s'ha de determinar en règim de concurrència sobre la base de criteris pertinents, objectius, transparents i no discriminatoris.

Article 101. Supervisió de la proposta de modificació o actualització.

1. Un cop rebuda la proposta de modificació o actualització de prestacions patrimonials públiques, l'autoritat estatal de supervisió ha de comprovar si garanteix la sostenibilitat de la xarxa d'aeroports d'interès general, així com la suficiència d'ingressos que preveu l'article 92. De la mateixa manera, l'autoritat estatal de supervisió ha de comprovar, d'ofici o a instància de les companyies usuàries o de les seves associacions o organitzacions, si la proposta és justificada, d'acord amb les previsions que contenen els plans directors, les demandes de trànsit, els requeriments i necessitats de les companyies usuàries dels aeroports i els estàndards adequats de qualitat, així com si respon als criteris de no-discriminació, objectivitat i transparència.

L'acord de l'autoritat estatal de supervisió sobre la proposta, que s'ha d'adoptar en el termini màxim de quatre mesos, s'ha de traslladar a Aena Aeropuertos, SA, a les organitzacions o associacions de companyies usuàries i a l'òrgan competent per a la seva inclusió en l'avantprojecte de llei que correspongui.

2. Als efectes de l'apartat anterior, l'autoritat estatal de supervisió té accés a tota la informació necessària i, en especial, a la informació indicada a l'article 99. Així mateix, ha de prendre en consideració els acords sobre nivell de serveis que s'hagin pogut assolir a l'empara de l'article 100.1.

Secció 3a Transparència, consulta i supervisió en relació amb les tarifes aeroportuàries de les societats concessionàries de serveis aeroportuaris

Article 102. Procediment de transparència i consulta.

1. Les societats concessionàries de serveis aeroportuaris estan obligades a realitzar un cop l'any el procediment de consultes que preveu aquest capítol en relació amb les tarifes aeroportuàries que s'hagin d'aplicar dins dels límits marcats en el corresponent plec, així com en relació amb els nous projectes d'inversió en la infraestructura.

2. Durant el període de consultes la societat concessionària ha d'intentar obtenir un acord amb les associacions o organitzacions de companyies aèries, també en relació amb la qualitat dels serveis.

Quan la societat concessionària prevegi una modificació del sistema de tarifes o del seu nivell, el període de consultes s'ha d'iniciar amb una antelació d'almenys quatre mesos respecte de la data en què es prevegi l'aplicació.

3. Amb almenys dos mesos d'antelació a la data prevista per a l'aplicació de la modificació del sistema o nivell de tarifes aeroportuàries, la societat concessionària ha de comunicar a les associacions o organitzacions de companyies aèries usuàries de l'aeroport la decisió que adopti, i ha de justificar la seva decisió respecte als punts de vista de les associacions i organitzacions de companyies usuàries en cas que no s'arribi a un acord.

Quan, per causes excepcionals degudament justificades, la societat concessionària no pugui complir el que disposa aquest apartat, ho ha de justificar davant les organitzacions o associacions de companyies usuàries i davant l'autoritat estatal de supervisió.

4. En el procediment de consultes que preveu l'apartat anterior, la societat concessionària i les companyies usuàries s'han de facilitar la informació que preveu l'article 99.1 i 2.

Aquesta informació té caràcter confidencial, d'acord amb el que preveu l'article 99.3. A l'incompliment d'aquest deure de confidencialitat li és aplicable l'article 99.4.

Article 103. *Supervisió de la modificació.*

1. En cas de desacord sobre la decisió de la societat concessionària en relació amb el sistema o el nivell de les tarifes aeroportuàries, les companyies usuàries poden recórrer a l'autoritat estatal de supervisió que preveu l'article 96.

En aquest procediment, l'autoritat estatal de supervisió ha de verificar el compliment de les normes sobre transparència que estableix aquest capítol i ha d'examinar els motius que justifiquen la modificació del sistema o nivell de les tarifes aeroportuàries, atenent, en particular, les previsions incloses en els plans directors, les demandes de trànsit, els requeriments i necessitats de les companyies usuàries dels aeroports i si respon a criteris de no-discriminació, objectivitat i transparència.

El termini màxim per resoldre sobre la justificació de la modificació del sistema o nivell de les tarifes aeroportuàries és de quatre mesos, prorrogable per dos mesos per causes excepcionals justificades degudament. Transcorregut el termini màxim per resoldre sense haver dictat resolució expressa, s'ha d'entendre justificada la decisió de la societat concessionària.

La resolució de l'autoritat estatal de supervisió és vinculant.

2. La modificació proposada per la societat concessionària no té efecte fins que l'autoritat estatal de supervisió hagi adoptat la resolució que preveu l'apartat anterior.

No obstant això, si en el termini de quatre setmanes des de l'inici del procediment l'autoritat estatal de supervisió no pot dictar la resolució que preveu l'apartat anterior, ha d'adoptar una resolució en la qual es pronuncii sobre l'aplicació provisional de la decisió de la societat concessionària, fins a la resolució definitiva sobre el recurs.

Article 104. *Acords sobre el nivell de servei i serveis personalitzats.*

1. Durant el període de consultes la societat concessionària pot negociar amb les companyies usuàries o les seves organitzacions o associacions representatives un acord sobre el nivell i qualitat del servei de conformitat amb l'import de les tarifes aeroportuàries.

2. A sol·licitud de les companyies usuàries de l'aeroport, la companyia concessionària pot oferir serveis personalitzats voluntaris o terminals o parts de

terminals especialitzades. En la fixació del preu per aquests serveis no els és aplicable el procediment de consultes i la supervisió que preveu aquest capítol.

Si el nombre de companyies usuàries que vulguin accedir a aquests serveis personalitzats és superior al que és possible a causa de limitacions de capacitat, l'accés s'ha de determinar en règim de concurrència sobre la base de criteris pertinents, objectius, transparents i no discriminatoris.

Secció 4a Transparència, consulta i supervisió en relació amb les tarifes aeroportuàries d'aeroports autonòmics i de titularitat privada

Article 105. Règim de transparència i supervisió.

Els aeroports autonòmics o de titularitat privada oberts al trànsit comercial que superin els cinc milions de passatgers de trànsit anual han d'aplicar el procediment de consulta i supervisió que preveu aquest títol en els termes que es determini reglamentàriament.»

Vint-i-dos. S'afegeix una nova disposició addicional novena de la manera següent:

«Disposició addicional novena. *Protocol de col·laboració en relació amb la investigació tècnica d'accidents i incidents de l'aviació civil.*

El Govern, amb l'informe previ del Consell General del Poder Judicial i del Ministeri Fiscal, ha d'elaborar un protocol d'actuació de les autoritats judicials i del Ministeri Fiscal en els casos en què aquests hagin de cooperar o de coordinar-se amb altres autoritats en el curs de la investigació d'accidents i incidents de l'aviació civil.»

Vint-i-tres. S'afegeix una nova disposició addicional desena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional desena. *Règim i classificació d'instal·lacions aeroportuàries.*

El règim i classificació dels aeroports, aeròdroms militars i bases aèries que figuren en el Reial decret 1167/1995, de 7 de juliol, sobre règim d'ús dels aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria i un aeroport i de les bases aèries obertes al trànsit civil, es manté vigent. Els drets i obligacions que hi figuren, relatius a l'ens públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), són assumits, en el que li correspongui, per Aena Aeropuertos, SA.»

Vint-i-quatre. S'afegeix una nova disposició addicional onzena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional onzena. *Bases aèries militars obertes al trànsit civil i aeròdroms d'utilització conjunta civil i militar.*

En les bases aèries militars obertes al trànsit civil i en els aeròdroms d'utilització conjunta civil i militar on la prestació de serveis de navegació aèria sigui competència del Ministeri de Defensa, s'ha de subscriure un conveni entre Aena Aeropuertos, SA, i el Ministeri de Defensa en el qual es determinin els costos que la societat pública ha de compensar, si s'escau, al Departament ministerial pels serveis que aquest presti al trànsit civil, i es poden acordar els mecanismes compensatoris que es considerin pertinents i, preferentment, per via de manteniment dels serveis i instal·lacions militars d'ús conjunt civil i militar.»

Vint-i-cinc. S'afegeix una nova disposició addicional dotzena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional dotzena. *Taxa d'aproximació.*

De conformitat amb el que preveu la disposició addicional cinquena de la Llei 9/2010, de 14 d'abril, efectuada la integració dels costos pels serveis de control de trànsit d'aeròdrom en les prestacions que ha de percebre Aena Aeropuertos, SA, en els termes que preveu aquesta Llei, la resta dels serveis relacionats amb l'arribada i sortida d'aeronaus als aeroports inclosos en la taxa d'aproximació que regula l'article 22 de la Llei 24/2001, de 27 de desembre, i les seves posteriors modificacions, s'han de seguir retribuïnt a l'entitat pública empresarial AENA a través d'aquesta taxa, i a aquest efecte les quanties unitàries d'aquesta queden reduïdes un 90%.»

Vint-i-sis. S'afegeix una nova disposició transitòria primera, amb la redacció següent:

«Disposició transitòria primera. *Taxes aeroportuàries.*

1. Fins que Aena Aeropuertos, SA, exerceixi de manera efectiva les seves funcions i obligacions continuen en vigor les taxes aeroportuàries actualment existents que ha de seguir cobrant l'entitat pública empresarial AENA.

2. Una vegada que la societat exerceixi de manera efectiva les seves funcions i obligacions cal atènyer-se al que indica el títol VI d'aquesta Llei. No obstant això, durant l'exercici 2011 la contraprestació per sortida de passatgers en els aeroports de Tenerife Sud, Gran Canària, Palma de Mallorca i Girona es manté en les quanties que fixa la Llei de pressupostos generals de l'Estat per a 2011. Així mateix, durant l'exercici esmentat Aena Aeropuertos, SA, s'ha de fer càrrec de les subvencions establertes respecte a les taxes aeroportuàries de la Llei esmentada.

3. L'any 2012 les quanties de les prestacions que estableix aquesta Llei s'han d'actualitzar en els termes que preveu la Llei de pressupostos generals de l'Estat per al dit exercici.»

Vint-i-set. S'afegeix una nova disposició transitòria segona, amb la redacció següent:

«Disposició transitòria segona. *Autoritat estatal de supervisió.*

Fins que es produeixi la designació de l'autoritat estatal de supervisió que preveu l'article 96, les funcions atribuïdes a aquesta autoritat les ha d'exercir la Direcció General d'Aviació Civil que ha de disposar, per a això, del suport tècnic de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i dels mitjans necessaris per actuar com a autoritat de supervisió independent.

En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta norma s'ha de portar a terme la designació de l'autoritat estatal de supervisió que preveu l'article 96, amb el previ desplegament reglamentari de la seva organització i funcionament.»

Vint-i-vuit. S'afegeix una nova disposició final segona bis, amb la redacció següent:

«Disposició final segona bis. *Revisió de la fórmula per a l'actualització de les quanties de les prestacions patrimonials públiques.*

L'autoritat estatal de supervisió a què es refereix l'article 96, en el termini de cinc anys des de l'entrada en vigor de la Llei per la qual s'estableix el Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil i es modifica la Llei 21/2003, de 7 de

juliol, de seguretat aèria, ha d'elaborar una proposta de revisió dels valors establerts en la fórmula que descriu l'article 92.

En particular, per a la proposta de revisió de la prima de risc del mercat, PRM, el regulador ha de tenir en compte el mètode d'estimació estadística de l'excés de rendibilitat observada en el mercat borsari espanyol respecte a l'actiu lliure de risc. Per la seva banda, per a la proposta de revisió de la beta dels actius, β_u , l'autoritat estatal de supervisió ha de tenir en compte el mètode dels comparadors, consistent a estimar el coeficient beta mitjà d'una mostra d'empreses cotitzades que realitzen activitats similars i que operen en un entorn regulador similar al de les activitats regulades en el sector aeroportuari espanyol.»

Disposició addicional primera. *Personal de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.*

1. Tant en l'escala de tècnics facultatius superiors d'organismes autònoms dependents del Ministeri de Foment com en la de titulats d'escoles tècniques de grau mitjà d'organismes autònoms dependents del dit Departament, es creen les especialitats següents adscrites a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria:

- a) Especialitat transport aeri.
- b) Especialitat operacions aèries.
- c) Especialitat navegació aèria.

La convocatòria, si s'escau, d'aquestes especialitats l'ha d'efectuar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria amb el corresponent conveni previ amb el Ministeri de Foment, amb el límit del nombre de places incorporades a l'oferta d'ocupació pública estatal.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha d'aplicar preferentment un sistema de concurs oposició per a la selecció del seu personal, laboral i funcionari, de manera que, tant per determinar la relació de persones que han superat el conjunt del procés com per determinar la prelación entre elles, s'han de sumar les puntuacions obtingudes en les fases d'oposició i de concurs. La puntuació obtinguda en la fase de concurs no pot suposar per si mateixa la superació del procés selectiu ni suposar més del 40% de la puntuació màxima total.

Disposició addicional segona. *Aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria i un aeroport i bases aèries obertes al trànsit civil.*

La responsabilitat de l'aplicació i execució del Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil en els aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria i un aeroport i en les bases aèries obertes al trànsit civil s'ha d'ajustar al règim de competències establert per la normativa que els reguli.

Disposició addicional tercera. *Aprovació del Programa estatal de seguretat operacional.*

El Consell de Ministres ha d'aprovar el Programa estatal de seguretat operacional per a l'aviació civil en el termini de dotze mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Disposició addicional quarta. *Consell Assessor de l'Aviació Civil.*

En el termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha d'aprovar el Reglament a què es refereix l'article 10.5 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, amb l'objecte de determinar la composició, organització i regles de funcionament del Consell Assessor de l'Aviació Civil.

Disposició final primera. *Modificació de l'article 22 de la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.*

Es modifiquen els apartats dos i quatre de l'article 22, «taxa per prestació de serveis i realització d'activitats en matèria de navegació aèria», de la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, en els termes següents:

U. Les tarifes vintena i vint-i-unena de l'article 22, apartat dos, queden redactades de la manera següent:

«Tarifa vintena. Expedició i manteniment de l'autorització de personal o entitat col·laboradora.

Tarifa vint-i-unena. Expedició i renovació de l'autorització d'un centre mèdic aeronàutic i d'un metge examinador aeri.»

Dos. S'afegeix la tarifa trenta-dosena a l'article 22, apartat dos, de la manera següent:

«Tarifa trenta-dosena. Expedició de la declaració de conformitat aeronàutica de les demostracions aèries.»

Tres. Es modifiquen les tarifes vintena i vint-i-unena de l'article 22, apartat quatre, que queden redactades en els termes següents:

«Tarifa vintena. La quantia de la taxa és de 6.040 euros per expedició de l'autorització de personal o d'entitat col·laboradora.

Per al manteniment de l'autorització, la quantia de la taxa és 3.314,80 euros.

Tarifa vint-i-unena. La quantia de la taxa és:

a) Per expedició i per renovació de l'autorització de centres mèdics aeronàutics, 1.066,84 euros.

b) Per expedició de l'autorització de metge examinador aeri:

348,65 euros per expedició de l'autorització per a l'emissió de certificats de classe 2.

522,97 euros per expedició de l'autorització per a l'emissió de certificats de classe 1 o 3, o de més d'una classe a la vegada.

c) Per renovació de l'autorització de metge examinador aeri, 174,33 euros.»

Quatre. S'afegeix la tarifa trenta-dosena a l'article 22, apartat quatre, de la manera següent:

«La quantia de la taxa és de 1.535 euros.»

Disposició final segona. *Modificació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria.*

U. Es modifica l'article 16, que queda redactat de la manera següent:

«Article 16.

La inscripció de l'aeronau en el Registre de matrícula en determina la nacionalitat.

Dos. Es modifica l'article 18, que queda redactat de la manera següent:

«Article 18.

Són inscriptibles en el Registre de matrícula d'aeronaus de l'Estat espanyol:

1r Les pertanyents a persones físiques o jurídiques que gaudeixin de la nacionalitat espanyola o d'algun dels països membres de l'Espai Econòmic Europeu.

2n A instància de l'arrendatari, les aeronaus arrendades als qui posseeixin la nacionalitat espanyola o d'algun país membre de l'Espai Econòmic Europeu.

3r Les aeronaus d'ús privat pertanyents o arrendades a persones físiques o jurídiques de tercers estats que tinguin, respectivament, la seva residència habitual o un establiment permanent a Espanya.»

Tres. Es modifica l'article 19, que queda redactat de la manera següent:

«Article 19.

L'aeronau matriculada a Espanya deixa de ser espanyola si legalment s'aliena a una persona que no gaudeixi de la nacionalitat espanyola o d'algun país membre de l'Espai Econòmic Europeu, o que no tingui la seva residència habitual o un establiment permanent en territori espanyol, o l'aeronau està matriculada vàlidament en un país estranger.

En aquests supòsits, es cancel·la la matrícula de l'aeronau en el Registre de matrícula d'aeronaus de l'Estat espanyol.»

Quatre. Es modifica l'article 20, al qual s'afegeix un apartat 4t, i es renumera l'actual apartat 4t com a 5è, de la manera següent:

«4t Quan porti passatgers o càrrega, llista dels noms dels passatgers i llocs d'embarcament i punts de destí i manifest i declaració de càrrega.»

Cinc. Es modifica l'article 22, que queda redactat de la manera següent:

«Article 22.

El quadern de l'aeronau, la cartilla de motors i la d'hèlixs, si s'escau, s'han de mantenir al dia en lloc segur i a disposició de les autoritats que els puguin requerir.

En cas que la informació inclosa en aquests documents quedi registrada en una altra documentació obligatòria, no és necessari que es disposi d'aquests.»

Sis. Es fa una nova redacció de l'article 97, que queda redactat en els termes següents:

«Article 97.

El transportista està obligat a transportar juntament amb els viatgers, i dins del preu del bitllet, l'equipatge amb els límits de pes, independentment del nombre de paquets i volum que fixin els reglaments.

L'excés és objecte d'estipulació especial.

No es consideren equipatge a aquest efecte els objectes i paquets de mà que el viatger porti a sobre. El transportista està obligat a transportar de manera gratuïta en cabina, com a equipatge de mà, els objectes i paquets que el viatger porti a sobre, inclosos els articles adquirits a les botigues situades als aeroports. Només es pot denegar l'embarcament d'aquests objectes i paquets en atenció a raons de seguretat, vinculades al pes o a la mida de l'objecte, en relació amb les característiques de l'aeronau.»

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquesta Llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20a de la Constitució en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,
Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 4 de març de 2011.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO