

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

4116 *Llei 1/2011, de 4 de març, per la qual s'establix 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 vegem i entenguen esta llei
Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione.

PREÀMBUL

La normativa aeronàutica està subjecta a un procés continu de modernització i actualització amb l'objectiu de mantindre uns alts estàndards de seguretat operacional. En este 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, alhora que delimitava les obligacions dels diferents subjectes implicats en la navegació aèria i la distribució de competències entre les distintes administracions públiques.

Una de les finalitats més importants, perseguides amb l'esmentada modernització de la normativa aeronàutica, és la que concierneix a la prevenció de riscos i millora de les condicions de seguretat operacional. Per aconseguir este objectiu es crea el denominat Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil, d'ara en avant Programa, d'acord amb els 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.

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

El Programa, que aprovarà el Govern com a complement de les actuacions inspectores, constituïx un sistema de gestió de la seguretat que, d'una banda, definirà la política i els objectius de seguretat operacional aèria de l'Estat, i d'una altra, permetrà l'establiment d'un sistema de captació, recopilació, processament, intercanvi i anàlisi de tota la informació rellevant sobre la seguretat operacional, l'adopció i el 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 millorarà la identificació de tots aquells esdeveniments precursors dels accidents i incidents aeris, de manera que serà possible anticipar-se a una potencial degradació de les barreres de seguretat establides, i reforçar, per tant, els nivells de seguretat, i previndre possibles accidents i incidents. A més, permetrà l'anàlisi de les amenaces per a la seguretat detectades en el dia a dia del sector aeronàutic i l'examen de l'eficàcia de les mesures correctores aplicades. Tot això possibilitarà la identificació del nivell i tipus de riscos en els diferents àmbits funcionals i l'efectivitat de les mesures aplicades per a mantindre i millorar els nivells de seguretat, també impulsarà l'aplicació de les millors pràctiques.

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

En el marc d'aplicació del Programa, es determinaran reglamentàriament les administracions públiques i la resta de subjectes del sector públic i privat que hi quedaran vinculats, i l'abast de les seues obligacions.

Les administracions públiques, civils i militars, amb competències en matèria de seguretat operacional o que hi incidisquen, i els òrgans competents per a la investigació d'accidents i incidents d'aviació civil, quedaran, en tot cas, vinculats al Programa i hauran d'actuar coordinadament. No obstant això, el Programa no atribuïx competències de control o supervisió en matèria de seguretat operacional i, per tant, no afecta les competències que la normativa vigent atribuïx als diversos 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 puguen derivar-se de la seua col·laboració en el Programa al subministrar informació rellevant en matèria de seguretat, tant enfront del seu ocupador com enfront 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 a continuar enfortint la seguretat operacional. Diversos 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 interactue més eficaçment amb els proveïdors de productes i servicis en la resolució de problemes de seguretat operacional, actuant coordinadament amb els sistemes de gestió de seguretat operacional implantats en estos.

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, exceptuant el capítol que regula el programa de l'exclusió de l'àmbit d'aplicació de la llei que el dit precepte realitza en relació amb les aeronaus, instal·lacions, sistemes i personal adscrits a la defensa nacional.

D'altra banda, per a continuar avançant en l'enfortiment de la seguretat aèria s'introdueixen en la Llei de Seguretat Aèria dos millores més 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 abordada pel 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 de la qual es remet expressament. No obstant això, es reforça la protecció de la informació protegida en la norma comunitària abordant aquells aspectes que han de ser completats pels ordenaments nacionals i s'assegura el compliment de les obligacions imposades en relació amb la informació que ha de facilitar-se a la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil sobre el seguiment de les seues recomanacions tipificant-ne com a infracció l'incompliment.

Així mateix, s'incidix 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 a enfortir la independència dels seus membres i reforçar el control parlamentari en la designació del seu president i en el seguiment de les seues actuacions.

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

La nova regulació de les entitats col·laboradores limita l'àmbit d'actuació a la verificació i control dels requisits establits per la normativa que siga aplicable a les activitats d'aviació civil no regulades per normes comunitàries. D'acord amb la normativa comunitària vigent, les entitats col·laboradores podrien actuar, entre altres, en l'àmbit de les activitats realitzades amb les aeronaus enumerades en 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 deroga 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 estes, es troben les aeronaus històriques, les dissenyades per a fins d'investigació o experimentació, les aeronaus construïdes per aficionats i les aeronaus de pes màxim a l'envol inferior al descrit en eixe annex.

La col·laboració podrà estendre's a l'emissió del certificat o autorització que acredite 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 tracte.

Per agilitzar el recurs a estes entitats, es preveuen en la Llei de Seguretat Aèria els requisits bàsics que estes han d'acreditar i que es concretaran en la convocatòria que realitze l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Així mateix, es reforça la protecció dels usuaris del transport aeri al possibilitar un major control del compliment per les companyies aèries de les obligacions imposades per 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 en les àrees d'embarcament per a evitar pràctiques lesives per als drets dels passatgers i a l'activitat comercial dels aeroports.

La disposició addicional primera d'esta llei preveu dos mecanismes perquè l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pugua dotar-se de personal especialitzat per a l'exercici de les seues 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 els dits processos de selecció es tindrà 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'Orde Social, per actualitzar la taxa per prestació de servicis i realització d'activitats en matèria de navegació aèria i incorporar la derivada d'aquelles activitats que ha de realitzar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, d'acord amb 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, a fi 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 tindre la redacció següent:

«Les aeronaus militars, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria i els servicis, activitats i instal·lacions adscrits a la defensa nacional, així com el seu personal, estan exclosos de l'àmbit d'aplicació d'esta llei i quedaran subjectes a la seua legislació específica. Sense perjudi d'això, el que disposa el títol II, capítol I, serà aplicable en les instal·lacions militars i sistemes de navegació aèria adscrits a la defensa nacional que presten servicis a l'aviació civil.»

Dos. Es fa una nova redacció de la denominació del títol II que passa a tindre 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 estarà 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 a millorar amb caràcter preventiu els nivells de seguretat operacional s'aprovarà 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 establirà la política i objectius de seguretat aèria de l'Estat, per mitjà de la gestió dels riscos, la consolidació, la promoció de la seguretat i l'establiment dels indicadors de seguretat per a la seua avaluació.

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

La informació sobre seguretat operacional facilitada voluntàriament, en la qual no s'aprecie dol o negligència greu, no podrà utilitzar-se com a mitjà de prova vàlid per a qualsevol tipus de procediment administratiu, ni podrà revelar-se al públic, excepte el que disposa l'article 19, a fi d'assegurar la contínua disponibilitat per a 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 seues competències, aprovarà el Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil, n'acordarà la revisió en els termes que es determinen reglamentàriament i designarà l'òrgan superior responsable d'impulsar-lo. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la iniciativa en l'elaboració del Programa, que serà elevat als òrgans competents del Ministeri de Foment.

Per a l'aprovació del Programa Estatal de Seguretat Operacional s'haurà de tindre en compte com a principi bàsic la protecció sobre la informació de Seguretat Operacional a fi que esta no s'utilitze de manera inapropiada.

Abans de l'aprovació, el ministre de Foment compareixerà davant de la comissió competent del Congrés dels Diputats per a informar de les línies generals de la proposta que es preveu elevar al Consell de Ministres.

Reglamentàriament s'establiran els òrgans, organismes públics, ens, entitats, i subjectes, públics i privats, que estan obligats pel Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil, i l'abast de les seues obligacions, així com les funcions que corresponen a l'òrgan superior responsable d'impulsar-lo.

3. En tot cas, quedaran 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 incidisquen, i hauran de concretar-se reglamentàriament els mecanismes de coordinació entre estos.

Així mateix, s'integren en el Programa, amb els límits previstos en 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 servicis i productes aeronàutics, públics o privats, vinculats pel Programa, de conformitat amb el que preveu l'apartat 2, s'inclouran, en tot cas, el subministrament de la informació que se'ls requerisca i l'establiment, d'acord amb la normativa vigent, de sistemes de gestió de seguretat operacional en les seues organitzacions. Si així ho preveu la normativa comunitària, els dits sistemes podran integrar-se amb altres sistemes de qualitat, seguretat aeroportuària, salut ocupacional i seguretat individual, i protecció del medi ambient.

Els dits sistemes hauran d'identificar amenaces per a la seguretat, aplicar les mesures preventives per a mantindre un nivell acceptable de seguretat i millorar-lo, així com garantir en tot moment la confidencialitat de la informació que puga dur a

identificar dades de caràcter privat del personal implicat, en els termes previstos reglamentàriament d'acord amb la normativa OACI. En el marc d'estos sistemes, els proveïdors de servicis i productes aeronàutics acordaran amb els organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es referix el primer paràgraf de l'apartat 3 objectius de millora del nivell de seguretat operacional el compliment dels quals se supervisarà permanentment i avaluarà de manera periòdica.

Entre altres, queden vinculats al Programa els proveïdors de servicis 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 considere rellevant per a la seguretat operacional de l'aviació civil.

Els proveïdors de servicis i productes aeronàutics vinculats al Programa que, d'acord amb la legislació aplicable, no estiguen obligats a disposar de sistemes de gestió de la seguretat operacional hauran d'implantar mecanismes equivalents que contribuïsquen a assolir els objectius del Programa, en els termes que s'hi establisquen i en el reglament de desplegament d'este títol.

5. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria és l'entitat competent per a coordinar la implantació i execució del Programa, així com per al seguiment del compliment dels objectius de seguretat operacional que s'hi han fixat, sense que això altere 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 referix l'apartat 3, primer paràgraf.

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

En el primer semestre de cada any, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria elevarà 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 este. El Ministeri de Foment remetrà esta 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 referix l'article 11.3, primer paràgraf, utilitzaran la informació facilitada pels proveïdors de servicis i productes aeronàutics en el marc del Programa només als efectes de previndre, avaluar els riscos per a la seguretat i millorar els nivells de seguretat operacional. Així mateix, els dits obligats s'abstindran d'adoptar qualsevol tipus de mesura desfavorable com a conseqüència d'esta informació o d'incorporar-la a procediments ja iniciats, llevat que conste 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'utilitze el resultat de les anàlisis de la informació facilitada en el marc de l'esmentat Programa per a orientar la inspecció aeronàutica cap a les àrees que requerisquen major prevenció.

2. Els empleats, civils i militars, dels proveïdors de servicis i productes aeronàutics obligats pel Programa que informen sobre accidents, successos, deficiències de seguretat, o amenaces amb afecció, real o potencial, sobre la seguretat operacional, no podran 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 en què s'acredite mala fe en la seua actuació.

S'entendran nul·les i sense cap efecte legal les decisions de l'ocupador preses en perjudi o detriment dels drets laborals dels treballadors que hagen actuat d'acord amb el que s'ha assenyalat en el paràgraf anterior.

3. El que disposa l'apartat 1 serà aplicable a les mesures preventives adoptades pels proveïdors de servicis 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'introduïx, 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 estarà integrat per un president, un mínim de quatre i un màxim de nou vocals, designats pel ministre de Foment entre persones de reconegut prestigi i acreditada qualificació professional en l'àmbit de l'aviació civil, per a la qual cosa es tindran en compte els coneixements tècnics, l'experiència professional i els títols obtinguts.

2. El ministre de Foment, amb caràcter previ a la designació, informarà la comissió competent del Congrés dels Diputats del nom de les persones proposades com a president i vocals de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, i li traslladarà el seu currículum.

Dins del termini d'un mes des de la recepció de la corresponent comunicació, la comissió competent del Congrés dels Diputats manifestarà l'acceptació de la persona proposada com a president o el seu veto raonat. Durant el dit termini, l'esmentada comissió podrà acordar la compareixença del candidat proposat com a president perquè done compte de les línies bàsiques d'actuació a desenrotllar per la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil durant el seu mandat.

Transcorregut el termini sense manifestació expressa del Congrés, s'entendrà acceptada la proposta i el ministre de Foment designarà el candidat.

3. El president i els vocals de la comissió es renovaran cada sis anys. Tots els membres de la comissió actuaran amb independència en l'exercici de les seues funcions.

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

En els supòsits de separació del càrrec, el ministre de Foment remetrà a la comissió competent del Congrés dels Diputats una comunicació en què conste la causa de la separació.

5. La comissió, dins del primer semestre de l'any, elaborarà 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 es remetrà anualment al Ministeri de Foment perquè siga traslladada a les comissions competents del Congrés dels Diputats i del Senat.»

Sis. Es modifica l'article 15, que passa a tindre 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 regirà 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 seues normes d'aplicació i desplegament.

Reglamentàriament es desplegaran les normes necessàries per a la investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil, incloent-hi 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 durà 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 siguen les autoritats espanyoles hauran, a més, d'avaluar les recomanacions de la comissió i, si és el cas, adoptar les mesures proporcionals i apropiades per a previndre la possible repetició d'accidents i incidents.»

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

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

1. Els costos derivats de la busca, recuperació i conservació de les restes de l'accident es podran fer repercutir 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, després de consultar les autoritats d'investigació dels estats involucrats, considera que eixes tasques estan justificades per necessitats de la investigació.

En circumstàncies excepcionals, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil podrà fer-se càrrec totalment o parcialment dels costos quan, com a conseqüència de les activitats de busca, recuperació i conservació de les restes s'incórrega en gastos extraordinaris.

Quan deixe de ser necessària la conservació de les restes per a la investigació tècnica de l'accident, i llevat que en siga procedent la custòdia judicial, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil les posarà a disposició dels seus propietaris o explotadors, que hauran de fer-se'n càrrec en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la seua posada a disposició. En qualsevol altre cas, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil acordarà, a càrrec dels propietaris, el destí que haja de donar-se a estos béns.

2. En l'aplicació del que disposa este 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 dels gastos previstos en este article podrà dur-se a terme pel procediment administratiu de constrenyiment.»

Nou. S'addiciona al títol II un nou capítol III, integrat pels articles 18 i 19, que passen a tindre 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 per part dels proveïdors de servicis i productes aeronàutics als organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es referix l'article 11.3, paràgraf primer, tenen caràcter reservat i només poden ser utilitzats per als fins que s'hi han previst.

El deure de reserva en relació amb la informació obtinguda en la investigació tècnica dels accidents o incidents en l'aviació civil es regirà 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 referixen els paràgrafs anteriors es demana amb l'única finalitat de reforçar la seguretat operacional i previndre futurs accidents i incidents, i no amb la finalitat de determinar culpes o responsabilitats.

2. Este deure de reserva vincularà:

a) Tots els organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic a què es referix l'article 11.3, paràgraf primer, i els que hi presten servicis.

b) Els membres del Ple de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, el personal investigador que l'assistix i la resta del personal al seu servicis, així com aquells als quals estos hagen subministrat informació en el marc de la investigació.

c) Totes aquelles persones que tinguen accés a la dita informació en l'exercici de funcions per 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 regulat en este article determinarà les responsabilitats penals i les altres previstes per les lleis.

4. Els qui estan obligats pel deure de reserva no podran prestar declaració ni publicar, comunicar o exhibir dades o documents reservats, ni tan sols després d'haver cessat en el servicis, excepte si tenen permís exprés, segons corresponga, 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 podrà atorgar-se en els supòsits previstos en l'article següent o en la normativa comunitària que s'hi aplique. Si el permís no es concedix, la persona afectada mantindrà la reserva i quedarà exempta de la responsabilitat que puga derivar-se de denegar informació a les instàncies indicades en el dit precepte.

5. Els subjectes del sector públic i privat obligats pel Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil establiran protocols que permeten preservar el caràcter reservat de la informació.

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

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

a) Quan siga 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 remetrà la informació necessària i es limitarà a facilitar els antecedents que obren en el seu poder en

relació amb els factors contribuents que hagen 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·liciten les comissions parlamentàries d'investigació a les quals es referix l'article 76 de la Constitució. Els membres de la comissió d'investigació que reben la informació estaran obligats a mantindre la seua reserva.

El director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria podrà sol·licitar motivadament que les sessions d'estes comissions parlamentàries es declaren secretes.

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

d) Quan, segons el parer dels organismes, òrgans, ens i entitats del sector públic als quals es referix l'article 11.3, paràgraf primer, es considere que la comunicació de determinades dades entre si o a l'autoritat aeronàutica i a les persones i organitzacions aeronàutiques afectades siga necessària per a previndre accidents o incidents.

2. La informació a què es referix l'article 18.1, segon paràgraf, només podrà ser comunicada o cedida a tercers en els supòsits previstos per la normativa comunitària que en resulte de l'aplicació.

La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil i la resta de les autoritats o institucions que poden estar implicades en les activitats relacionades amb la investigació hauran 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'abordaran, entre altres aspectes, l'intercanvi de la informació i l'ús adequat de la informació relativa a la seguretat.

3. En el supòsit previst en l'apartat 1.a) els qui estan obligats a facilitar la informació podran sol·licitar als òrgans judicials o al Ministeri Fiscal que mantinguen el caràcter reservat d'eixa informació i que adopten les mesures pertinents per a garantir-ne la reserva durant la realització del procés. L'òrgan judicial podrà adoptar totes les mesures que siguen procedents per a protegir la informació i, en particular, podrà prohibir-ne la publicació o comunicació.»

Deu. Es modifica l'article 25.2, al qual, així mateix, s'afeg una lletra d), i es redacten novament 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 tindran, en l'exercici de les seues 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, psicotròpiques o d'efectes anàlegs. Reglamentàriament s'establiran les condicions i requisits que s'han de complir per a la realització d'estes proves.

3. El personal que exercisca, participe o haja 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 coneguen en relació amb l'exercici de les seues funcions. Els obligats pel deure de secret no podran divulgar, comunicar o difondre la dita informació, i només podran prestar declaració quan expressament hagen sigut autoritzats per a això per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

4. Les persones físiques i jurídiques, públiques o privades, que siguen objecte d'inspecció o supervisió tenen el deure de col·laborar i facilitar-ne el bon fi, i de comparéixer davant de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan siguen requerides per a això pel personal que desenrotlle 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 podrà dur a terme a través de persones i entitats col·laboradores degudament autoritzades les activitats de verificació i control dels requisits establits per la normativa que hi siga aplicable i l'emissió dels certificats o autoritzacions que acrediten la conformitat amb les normes aplicables, així com la supervisió continuada de l'organització, persona o producte de què es tracte.

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

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

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

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

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

d) Contractar les assegurances o constituir els depòsits o fiances que s'establisquen per a cobrir la seua responsabilitat pels riscos derivats de la seua actuació.

e) No interindre, 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 seua explotació o utilització, o en la prestació de servicis que hi estiguen relacionats.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria decidirà, per mitjà de convocatòria pública, els àmbits que s'obriran a la col·laboració de persones o entitats interessades. En la convocatòria pública es concretaran els requisits exigibles a les persones o entitats que hi concórreguen i es determinarà l'abast de l'autorització atorgada, que serà de caràcter indefinit.

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

4. En els supòsits en què l'Agència Estatal de Seguretat Aèria autoritze les persones o entitats col·laboradores per a l'emissió dels certificats o autoritzacions que acrediten la conformitat amb les normes aplicables i la supervisió continuada de l'organització, persona o producte de què es tracte, es durà terme davant d'estes tot el procediment fins a la concessió de la certificació o autorització, la seua renovació o revocació.

En la resta dels supòsits, el resultat de l'activitat de verificació o control s'integrarà en el procediment administratiu que es duga a terme davant de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per a l'emissió de la certificació o autorització, la seua renovació o revocació.

5. Enfront dels actes de les persones o entitats col·laboradores que s'ajusten als supòsits previstos en 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 podran reclamar davant de la persona o entitat col·laboradora.

La resolució d'estes reclamacions podrà ser impugnada davant del director de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. Serà aplicable a este recurs el mateix que s'ha disposat per al recurs d'alçada en la Llei 30/1992, de 26 de novembre.»

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

«14.a Facilitar als òrgans i organismes públics obligats pel Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil la informació relativa a la seua activitat que se'ls requerisca en el marc d'aquell i, en particular, la que permeta determinar el grau de compliment dels objectius de seguretat operacional.

15.a Complir els compromisos adquirits davant dels organismes públics que estan obligats pel Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil.»

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

«2. Així mateix, els operadors a què es referix l'apartat anterior i, en general, les aeronaus de nacionalitat espanyola que sobrevolen l'espai aeri d'un altre estat signatari del Conveni Internacional d'Aviació Civil estan obligats a respectar les regles i reglaments que regisquen sobre vols i maniobres d'aeronaus i a atendre les instruccions d'intercepció donades per les autoritats competents del dit estat per a posar fi a actes de violació del seu espai aeri, de conformitat amb el que preveu l'esmentat conveni.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria és competent per al control del que preveu este apartat quan no s'hi opose la normativa de l'estat subjacent i el dit estat no haja iniciat cap procediment administratiu o judicial sobre els mateixos fets.»

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

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

1r. 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.

2n. Informar de les causes de la cancel·lació o el retard del vol, així com dels drets que assistixen els passatgers afectats. Esta informació, que haurà de ser veraç i precisa, serà oferida per les companyies de forma immediata, sense necessitat que els siga requerida pels passatgers, després de tindre coneixement de les circumstàncies que hi concórreguen.»

Quinze. Es modifica l'article 37 per afegir-li un nou apartat 3 amb la redacció següent:

«3. Les companyies aèries amb llicència espanyola hauran 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 hauran d'executar-lo en cas d'accident.

Este pla d'assistència serà auditat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb un informe previ preceptiu del Ministeri de l'Interior.»

Setze. S'addiciona un nou article 48 bis, amb la redacció següent:

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

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

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

2a. Dificultar, retardar o negar-se a realitzar les activitats de formació o instrucció que siguen establides pel proveïdor de servicis de trànsit aeri en l'exercici del seu poder d'organització i direcció.

3a. Dificultar, retardar o negar-se a rebre la formació o instrucció que haja sigut establida pel proveïdor de servicis de trànsit aeri en l'exercici del seu poder d'organització i direcció.

4a. Dificultar, retardar o negar-se a realitzar les proves o exàmens d'aptitud física, psíquica o de competència lingüística que establisca el proveïdor de servicis de trànsit aeri, en la forma i els terminis que este estime pertinents per a garantir l'eficàcia, continuïtat i seguretat del servici.

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

6a. La falta d'assistència injustificada al lloc de treball, abandonar-lo sense autorització del proveïdor de servicis de trànsit aeri, així com no atendre, injustificadament, el servici d'imaginària que tinga programat quan hi siga convocat pel proveïdor.

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

2. A més de les sancions i les mesures indemnitzatòries que corresponguen d'acord amb el que assenyalen els articles 55 i 57, les infraccions previstes en l'apartat anterior comportaran en tot cas la sanció accessòria de pèrdua definitiva de la llicència de control de trànsit aeri de la qual siga titular el responsable de la infracció.

3. Tant els proveïdors de servici de navegació aèria com l'Autoritat Aeronàutica tindran ple accés a les gravacions i comunicacions relatives al control del trànsit aeri amb vista a poder controlar, supervisar, auditar i inspeccionar la prestació del servici, així com per a realitzar l'estudi o anàlisi dels possibles incidents produïts.

Els proveïdors de trànsit aeri i l'Autoritat Aeronàutica establiran els mecanismes necessaris per a preservar la confidencialitat de les comunicacions, i no podran difondre cap de les dades, gravacions o comunicacions que hagen obtingut en aplicació del que establix este apartat, complint d'esta manera 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 tindrà la protecció prevista en els articles 11.1, paràgraf final, i 12.»

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

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

Díhuit. Es modifica l'article 50.2 afegint-li l'apartat 4.a, amb la redacció següent:

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

Dènou. Es modifica l'article 50.3 afegint-li dos nous apartats 6.a i 7.a, amb la redacció següent:

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

7.a 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.»

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

«2. Quan les infraccions siguen comeses per les entitats col·laboradores d'inspecció, les companyies que realitzen transport aeri comercial, les organitzacions de disseny, fabricació o manteniment d'aeronaus, els proveïdors de servicis de navegació aèria, els agents de servicis aeroportuaris, els gestors d'aeroports, aeròdroms o instal·lacions aeroportuàries i, en general, les persones físiques o jurídiques que exercisquen activitats incloses en l'àmbit d'aplicació d'esta llei amb caràcter comercial o que les realitzen a canvi d'una contraprestació econòmica no salarial, les sancions aplicables seran 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'afig 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. Excepte el que disposa l'apartat següent, té la consideració de preu privat tot ingrés que perceba Aena Aeropuertos, SA, en l'exercici de la seua activitat.

2. Tindran la consideració de prestacions patrimonials de caràcter públic les prestacions que l'esmentada societat haja 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 servicis necessaris per a la dita utilització, diferents de l'assistència en terra a les aeronaus, passatgers i mercaderies.

b) Pels servicis de trànsit aeri d'aeròdrom que facilite el gestor aeroportuari, sense perjuí que estos servicis es presten a través dels proveïdors de servicis de

trànsit aeri degudament certificats que hagen sigut contractats per aquell i designats a este efecte pel Ministeri de Foment.

c) Pels servicis de meteorologia que facilite el gestor aeroportuari, sense perjudi que estos servicis es presten a través dels proveïdors de servicis de meteorologia degudament certificats i, a més, designats a este efecte pel Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí.

d) Pels servicis 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 servicis que permeten la mobilitat general dels passatgers i l'assistència necessària a les persones amb mobilitat reduïda (PMR) per a permetre'ls desplaçar-se des d'un punt d'arribada a l'aeroport fins a l'aeronau, o des d'esta a un punt d'eixida, incloent-hi l'embarcament i desembarcament.

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

h) Per la utilització de les instal·lacions aeroportuàries per a facilitar el servici 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 impedisca la utilització de la corresponent passarel·la 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, siga quin siga el mode de transport o subministrament.

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

3. Les quanties de les prestacions patrimonials de caràcter públic referides en l'apartat anterior es podran actualitzar cada any per la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat de conformitat amb el que s'ha assenyalat en el capítol III.

4. No hauran de satisfer-se les prestacions patrimonials de caràcter públic a les quals es fa referència en l'apartat 2 per les operacions realitzades per les aeronaus d'estat espanyoles, les aeronaus que presten servici per a les comunitats autònomes i altres entitats locals, sempre que realitzen servicis públics no comercials, i les aeronaus d'estat estrangeres, en cas que els estats a què pertanguen concedisquen una exempció anàloga a les aeronaus d'estat espanyoles.

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

1. La gestió i cobrament dels preus privats indicats en l'apartat 1 de l'article anterior serà realitzada per Aena Aeropuertos, SA, amb sotmetiment al dret privat.

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

2. Correspondrà la gestió, liquidació i cobrament de totes les prestacions patrimonials de caràcter públic esmentades en l'apartat 2 de l'article anterior a Aena Aeropuertos, SA, o a les seues filials, que podran utilitzar per a l'efectivitat del cobrament la via de constrenyiment, la gestió de la qual serà realitzada pels òrgans de recaptació de l'Agència Estatal d'Administració Tributària.

3. Enfront dels actes de gestió, liquidació i cobrament de les prestacions patrimonials de caràcter públic dictats per Aena Aeropuertos, SA, o les seues societats filials, els qui estiguen obligats al pagament podran interposar la reclamació economicoadministrativa conforme al procediment que estableixen el capítol IV del títol V de la Llei 58/2003, de 17 desembre, General Tributària, i 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 resolguen les reclamacions interposades contra els actes d'Aena Aeropuertos, SA, o de les seues societats filials no podran interposar-se ni el recurs ordinari d'alçada, ni el recurs extraordinari d'alçada per a la unificació de criteri, l'extraordinari per a la unificació de doctrina i l'extraordinari de revisió.

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

a) El Tribunal Economicoadministratiu Central coneixerà:

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

2n. De la rectificació d'errors en què incórreguen les seues 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 coneixeran:

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

2n. De la rectificació d'errors en què incórreguen les seues pròpies resolucions, d'acord amb el que disposa l'article 220 de Llei 58/2003, de 17 de desembre, General Tributària.

c) Quan es tracte d'actes dictats per les societats filials d'Aena Aeropuertos, SA, la competència dels tribunals economicoadministratius regionals i locals estarà determinada pel domicili fiscal de la societat filial contra la qual s'interpose la reclamació.

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

La societat podrà denegar la prestació del servei si no es produïx el pagament anticipat de la prestació patrimonial pública o no s'oferix garantia suficient per part de l'usuari.

La Intervenció General de l'Estat vetlarà per la correcta gestió i aplicació d'estos ingressos.

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

1. Les societats filials gestores d'aeroports gestionaran i percebran tots els preus privats i les prestacions patrimonials de caràcter públic derivades dels servicis i activitats exercides en els aeroports atribuïts a la seua gestió.

2. No obstant l'assenyalat en l'apartat anterior, per mitjà d'un conveni de col·laboració subscrit entre Aena Aeropuertos, SA, i cada societat filial es determinarà el percentatge d'ingressos que estes últimes hagen d'abonar a Aena Aeropuertos, SA, per al manteniment de la xarxa. Estos convenis de col·laboració es podran modificar quan s'alteren les circumstàncies que es van prendre en consideració en el moment de la subscripció.

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

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

Els ingressos que perceben les concessionàries de servicis aeroportuaris en l'exercici de la seua activitat aeroportuària tindran la naturalesa de preus privats. La seua gestió i cobrament es realitzarà amb sotmetiment 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'entendrà 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 siguen transportades en qualsevol aeronau en qualitat de viatgers com a conseqüència d'un contracte de transport o arrendament o a títol privat, i aquelles persones que no siguen 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 a l'envol: El pes màxim certificat d'envol de l'aeronau, expressat en tones mètriques, serà el que figura en el certificat d'aeronegabilitat. Quan no se'n conega el pes, s'utilitzarà el pes de l'aeronau més pesada que es conega 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. Estos vols han d'estar prèviament autoritzats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i programats com a tals.

5. Vols d'escola: Aquells la finalitat dels quals siga l'aprenentatge i ensinistrament de pilots, sempre que es realitzen 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 realitzen en un mateix aeroport. És necessari que l'alumne acredite la seua condició d'alumne pilot en la presentació del pla de vol davant de l'Oficina de Notificació dels Servicis de Trànsit Aeri.

6. Soroll certificat: Nivell de soroll lateral, d'aproximació i d'envol, que figure en el certificat de soroll de l'aeronau, expressat en EPNdB.

7. Soroll determinat: Nivell de soroll lateral, d'aproximació i d'envol, 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 log (mtow)	103

Soroll d'aproximació:

	0-35 tm	35-280 tm	Més de 280 tm
Nivell	98	86,03 + 7,75 log (mtow)	105

Soroll d'envol:

Pes	0-48,1 tm	48,1-385 tm	Més de 385 tm
Nivell 1 o 2 motors	89	66,65 + 13,29 log (motw)	101
Pes	0-28,6 tm	28,6-385 tm	Més de 385 tm
Nivell 3 motors	89	69,65 + 13,29 log (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 log (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 cada un dels tres punts de mesurament del soroll de referència, tal com es definixen 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 d'envol dels quals siga igual o superior a 34.000 kg, o amb una capacitat interior màxima certificada per al tipus d'avió de què es tracte superior a 19 places de passatgers, excloent-ne les places reservades per a la tripulació.

10. Desembarcament: Acte d'eixir d'una aeronau després de l'aterratge, excepte els tripulants o passatgers que continuen el viatge durant la següent etapa del mateix vol directe.

11. Embarcament: Acte de pujar a bord d'una aeronau a fi de començar un vol, excepte aquells tripulants o passatgers que hagen 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 seua totalitat i que es 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 detenció en el punt d'estacionament fins a la posada novament en moviment.

Article 73. *Classificació dels aeroports.*

Als efectes d'aplicació de les quanties de les prestacions a què es referix este capítol, els aeroports quedaran 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 grup o en un altre es realitzarà per anys naturals, prenent en consideració el trànsit que hi ha hagut en cada aeroport l'any natural immediat anterior, segons les estadístiques de trànsit publicades per la Direcció General d'Aviació Civil.

Secció 2a. *Prestació pública per aterratge i servicis de trànsit d'aeròdrom*

Article 74. *Obligats al pagament.*

Estaran obligats al pagament de la prestació per aterratge i per servicis de trànsit d'aeròdrom les companyies aèries i la resta de persones físiques, jurídiques o entitats que utilitzen les pistes o perceben els servicis definits en l'article 68.2, lletres a) i b).

Article 75. *Imports.*

1. L'import que haurà d'abonar cada aeronau per les prestacions regulades en esta secció serà el resultat d'aplicar al pes màxim a l'envol de l'aeronau, expressat en tones mètriques, tal com figura en el certificat d'aeronavegabilitat o en el manual de vol d'esta, l'import de les quanties unitàries que es definixen en els apartats següents, així com el recàrrec establert en l'article 76.

2. Les quanties unitàries de cada una de les dos tarifes seran iguals siga quin siga l'origen del vol: nacional, de l'espai econòmic europeu o internacional.
3. Les quanties unitàries per a cada grup d'aeroport seran les següents:

		Tarifa unitària d'aterratge – Euros	Tarifa unitària de servicis 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 servicis de trànsit aeri d'aeròdrom es presten en la modalitat de servici d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS), les quanties anteriors de la tarifa de servici de trànsit d'aeròdrom es reduiran en un seixanta per cent.

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

		Import mínim per operació- aterratge – Euros	Import mínim per operació- servicis de trànsit d'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 serà aplicable als vols d'escola i entrenament.

5. Als vols d'escola i entrenament se'ls aplicaran les següents quanties unitàries:

		Tarifa unitària d'aterratge – Euros	Tarifa unitària de servicis 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 envol sobre pista o camp de vol, i als efectes de la tarifa d'aterratge anterior, s'aplicarà la següent taula d'equivalència entre el pes de l'avió i el nombre d'aterratges a comptabilitzar en períodes de 90 minuts o fracció, independentment del nombre de maniobres o passades que es realitzen:

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 estaran condicionades en tot cas a l'autorització preceptiva de l'aeroport i es basaran en les possibilitats operatives, donant prioritat absoluta a l'activitat aeroportuària normal.

6. En operacions fora de l'horari operatiu de l'aeroport, en aquells aeroports en què estiga autoritzat el servei, s'aplicaran les següents quanties unitàries, siga quin siga el grup en què quede englobada la instal·lació:

Tarifa unitària aterratge: 28 €/tm.

Tarifa unitària servicis de trànsit d'aeròdrom: les quanties arreplegades en l'apartat 4 del present article.

7. La quantia unitària d'aterratge prevista en els apartats 3, 4 i 6, en els aeroports de les Illes Canàries, Balears, Ceuta i Melilla, es reduirà en un 15% en els supòsits de vols amb el territori peninsular i en un 70% quan es tracte 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 siguen aplicables en funció del que preveuen els apartats 3 i 4 de l'article anterior s'incrementaran en els percentatges següents en funció de la franja horària en què es produísca l'aterratge o l'envol 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 determinarà d'acord amb els criteris següents:

- Categoria 1: aeronaus que tinguen un marge acumulat inferior a 5 EPNdB.
- Categoria 2: aeronaus amb un marge acumulat que estiga comprés entre 5 EPNdB i 10 EPNdB.
- Categoria 3: aeronaus amb un marge acumulat que siga superior a 10 EPNdB i inferior a 15 EPNdB.
- Categoria 4: aeronaus amb un marge acumulat que siga igual o superior a 15 EPNdB.

A estos efectos, les companyies aèries presentaran, abans de l'eixida del vol, una còpia del certificat oficial de soroll ajustat al que estableix l'annex 16 del Conveni sobre Aviació Civil Internacional, relatiu a la protecció del medi ambient, o un document de semblants característiques i validesa expedit per l'estat de matrícula de l'aeronau.

Aquelles aeronaus els operadors de les quals no faciliten el certificat de soroll seran considerades dins de la mateixa categoria que una aeronau del mateix fabricant, model, tipus i nombre de motors per a la qual sí que es dispose de certificat, a l'efecte de la classificació acústica, fins a l'acreditació del certificat corresponent.

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

Article 77. Obligats al pagament.

Estaran obligats al pagament d'estes prestacions, tal com han quedat definides en l'article 68.2, lletres d), e) i f), les companyies aèries, administracions, organismes i particulars que transporten els passatgers que embarquen en un aeroport o heliport gestionat per Aena Aeropuertos Españoles, SA, independentment de les etapes posteriors intermèdies que puga realitzar el vol i el destí d'este.

L'import d'estes prestacions podrà fer-se repercutir sobre els passatgers en el corresponent títol de transport.

Article 78. Imports.

1. Les quanties per a cada grup d'aeroports seran 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 tracte de vols interinsulars, serà de 1,04 euros per passatger.

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

Les quantitats recaptades per Aena Aeropuertos, SA, per este concepte s'ingressaran en l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

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

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

Secció 4a. Prestació pública per càrrega

Article 79. *Obligats al pagament.*

Estaran obligats al pagament d'esta prestació les companyies aèries, administracions, organismes i particulars que transporten mercaderies.

L'import d'esta prestació podrà fer-se repercutir en els expedidors o destinataris de la mercaderia. Sempre que es faça repercutir este import, es farà constar en la corresponent factura separatament de l'import del noli o transport.

Article 80. *Import.*

L'import es determinarà 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, serà 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 siga el tràfic interinsular.

En estos aeroports, per a la resta dels tràfics, les quanties aplicables tant a la càrrega directa com en connexió es reduiran en un quinze per cent.

Secció 5a. Prestació pública per servicis d'estacionament

Article 82. *Obligats al pagament.*

Estaran obligats al pagament d'esta prestació les companyies aèries, administracions, organismes i particulars les aeronaus dels quals estacionen en les zones habilitades a este efecte en els aeroports o heliports.

Quan una aeronau aterre en un aeroport per compte d'un explotador i, després d'un determinat temps d'estacionament, a causa tant de raons operatives com judicials, siga noliejada per un operador distint del d'arribada, el deute acumulat pendent pels estacionaments no liquidats haurà de ser satisfet en tot cas abans de produir-se l'eixida 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, serà el resultat d'aplicar la fórmula següent:

$$E = e \cdot tm \cdot F_t$$

On:

E: prestació total a pagar pel servici.

e: coeficient unitari.

tm: pes màxim a l'envol 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 serà el següent:

		Per períodes de 15 minuts o fracció - Euros
Grup I	Madrid-Barajas	0,1150
	Barcelona	0,1097

	Per períodes de 15 minuts o fracció - Euros
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 a l'envol de l'aeronau, seran les següents:

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

3. Per aplicar els imports anteriors serà requisit necessari que, durant el període d'estacionament, no estiga ocupant posició de passarel·la telescòpica o d'hangar. Als efectes d'aplicació d'esta prestació es considera temps d'estacionament el temps entre falques.

Entre les zero i les sis, hora local, s'interromprà 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.

Estaran obligats al pagament d'esta prestació les entitats subministradores dels productes a què esta es referix.

Article 85. Import.

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

Querosé: 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 a la qual es facilite la utilització de la passarel·la per a l'embarcament o desembarcament del passatge o que faça un ús de la posició de la plataforma que impedisca la utilització de la passarel·la per tercers usuaris.

Article 87. Import.

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

$$P = (p_1 + p_2 \cdot tm) \cdot F_t$$

On:

P: prestació total a pagar pel servici.

p₁: 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 a l'envol de l'aeronau, expressat en tones, conforme es definix en 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 aquelles aeronaus susceptibles de ser connectades a dos passarel·les simultàniament que estacionen en posicions de passarel·les especialment dissenyades per a esta finalitat, les quanties anteriors s'incrementaran en un vint-i-cinc per cent.

Entre les zero i les sis, hora local, quan, trobant-se una aeronau ocupant una posició de passarel·la, la companyia explotadora sol·licite una posició d'estacionament en remot i no n'hi haja cap de disponible en eixe moment, o si, per raons operatives, no en siga procedent el canvi a juí del gestor aeroportuari, l'aeroport desconnectarà de l'aeronau el servici de passarel·les i interromprà el còmput de temps a l'efecte d'aplicació de la tarifa. No obstant això, la companyia estarà obligada a traslladar l'aeronau a un lloc d'estacionament en remot, en el moment en què se li indique, per haver quedat lliure o haver desaparegut les raons anteriors. En cas de no realitzar esta operació i, per això, de no poder ser utilitzada la passarel·la per altres usuaris que la sol·liciten, se li aplicarà la quantia que haja correspost a eixes utilitzacions no efectuades.

Secció 8a. Prestació pública per servicis d'assistència en terra

Article 88. Obligats al pagament.

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

Article 89. Import.

La quantia de la prestació regulada en esta secció serà la següent, en funció de la llista de servicis d'assistència en terra regulats en l'annex al Reial Decret 1161/1999, de 2 de juliol, pel qual es regula la prestació dels servicis aeroportuaris d'assistència en terra, modificat parcialment pel Reial Decret 99/2002, de 25 de gener, que duga a terme qui està obligat al pagament:

a) Assistència a l'aeronau:

1.1 Servicis de rampa.

1.1.1 Servicis d'assistència d'equipatges, grup de servicis número 3: 56,69 € per cada aeronau el pes màxim de la qual a l'envol estiga comprés entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.1.2 Servicis d'assistència a les operacions en pista, grup de servicis número 5: 18,00 € per cada aeronau el pes màxim de la qual a l'envol estiga comprés entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.2 Servicis d'assistència de neteja i servici de l'aeronau, grup de servicis número 6 excepte l'assistència de neteja de la neu, el gel i la rosada blanca de l'aeronau: 9,88 € per cada aeronau el pes màxim de la qual a l'envol estiga comprés entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.3 Servicis d'assistència de neteja de la neu, el gel i la rosada blanca de l'aeronau, part del grup 6.b): 2,69 € per cada aeronau el pes màxim de la qual a l'envol estiga comprés entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

1.4 Servicis d'assistència de manteniment en línia, grup de servicis número 8: 2,69 € per cada aeronau el pes màxim de la qual a l'envol estiga comprés entre 56 i 71 tones mètriques o fracció.

Quan el pes màxim a l'envol de les aeronaus no es trobe comprés entre 56 i 71 tones mètriques, a les quanties anteriors se'ls aplicaran els següents coeficients en funció de l'interval de pes en què es trobe inclosa l'aeronau:

Interval de pes màxim a l'envol (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) Servicis d'assistència al passatger, grup de servicis número 2: 0,0395 € per cada passatger d'eixida.

Secció 9a. Prestació pública per servicis meteorològics

Article 90. Prestació patrimonial pública per servicis meteorològics.

L'import de les prestacions públiques per servicis meteorològics, així com els que estan obligats al seu pagament, seran objecte d'ulterior desplegament normatiu, respectant els procediments de consulta i supervisió que els siguen 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 podrà modificar o actualitzar les prestacions patrimonials públiques a què es referix l'article 68.

En el supòsit de les prestacions patrimonials públiques a les quals s'aplique el que disposa el capítol IV, la proposta de modificació o actualització s'ajustarà a la proposta de l'Autoritat Estatal de Supervisió després del procediment de transparència i consulta previst en el dit capítol.

En tot cas, la proposta d'actualització de quanties, incloent-hi la que realitze l'Autoritat Estatal de Supervisió, es realitzarà d'acord amb el 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 definides en este capítol es realitzarà anualment, a l'inici de cada any natural, amb el percentatge que resulte 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 este 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 referix 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 referix l'article 68.2, establits en el PAP de l'any n-1

Els ingressos regulats requerits es calcularan, per a l'any n, per aplicació de la fórmula següent:

Ingressos regulats requerits = Gastos d'explotació + Cost de capital ± Ajust per suavització – Ingressos preus privats derivats de l'explotació comercial de les àrees terminals – Ingressos procedents de les societats concessionàries aeroportuàries

2. La definició de cada un dels epígrafs components de la fórmula és la següent:

a) Gastos d'explotació: Correspon a la suma dels epígrafs següents que figuren en el pressupost d'explotació del PAP:

- 1r. Aprovisionaments.
- 2n. Gastos de personal.
- 3r. Altres gastos d'explotació.
- 4t. Amortització de l'immobilitzat.
- 5t. Deteriorament i resultat per alienacions d'immobilitzat.
- 6t. Subvencions concedides i transferències realitzades per l'entitat.
- 7m. Deteriorament del Fons de Comerç de Consolidació.

b) Cost de capital: Correspon a la quantitat que resulta d'aplicar el cost mitjà ponderat del capital abans d'impostos (CMPC_{AI}, d'ara en avant) al valor mitjà dels actius nets durant l'any n, calculat com la semisuma^{AI} dels valors dels actius nets al final dels anys n-1 i n que figuren 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:

$$\text{CMPC}_{AI} = \frac{\text{CMPC}_{DI}}{(1 - T)}$$

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

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

Fórmula en la qual:

D = Import del deute, tant bancari com no bancari, mitjana de l'any n.

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

K = Cost del deute abans d'impostos, calculat com els gastos financers dividits entre l'import D anterior.

T = Tipus impositiu de l'Impost sobre Beneficis (en %) aplicable a l'any n per al qual s'està calculant la revisió de les tarifes.

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

$$K_e = R + \beta \frac{P}{F L M}$$

On:

i) R : Taxa lliure de risc. Es prendrà 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 : Prima de risc del mercat (en %). És la rendibilitat incremental que un inversor^M exigeix a les accions per damunt de la renda fixa sense risc. Es prendrà el valor fix del 4,21%.

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

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

On β : Beta dels actius. Reflectix el risc del negoci, sense tindre en compte el risc financer derivat d'un major endeutament. Per al negoci aeroportuari, s'ha pres per a este paràmetre el valor de 0,7, mitjana de les estimacions efectuades per al negoci aeroportuari per un panell 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 prendran D i E amb els valors definits amb anterioritat.

Per a la concreció dels anteriors components de la fórmula es tindran en compte exclusivament els gastos 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'esta fórmula, quan el seu resultat anual conduísca a un increment superior al percentatge que represente l'IPC interanual incrementat en 5 punts, l'increment màxim autoritzat a aplicar serà este. Al llarg del període esmentat, es podrà recuperar el dèficit acumulat amb el dit límit tarifari. Transcorregut el termini expressat, deixarà d'aplicar-se cap ajust per suavització en la present fórmula, i es procedirà a la modificació de les quanties de les corresponents prestacions en el percentatge que resulte de l'aplicació estricta d'esta.

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

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

3. A fi de garantir l'eficiència econòmica en la gestió dels aeroports, Aena Aeropuertos, SA, directament o a proposta de les seues societats filials, podrà proposar per a cada aeroport:

a) Coeficients correctors.

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

4. El ministre de Foment desplegarà, mitjançant una orde, amb l'acord previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics, els criteris generals que han de seguir les propostes de coeficients correctors i bonificacions previstes en 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 seua àrea d'influència econòmica, limitant pujades de quanties que puguen tindre un perjudici greu sobre determinats tràfics, particularment aquells altament dependents de l'aeroport.

c) Autosuficiència econòmica de cada aeroport, tenint en compte tant la seua evolució passada com les previsions economicofinanceres a mitjà i llarg termini.

d) Garantir la competència efectiva entre aeroports sobre la base de l'eficiència i qualitat dels servicis prestats al menor cost possible, de manera que les quanties de les prestacions incorporen l'estructura de costos de cada aeroport.

Tant els coeficients correctors com les bonificacions proposades s'integraran en la fórmula prevista en els apartats anteriors. No s'acceptaran aquelles propostes de coeficients correctors o bonificacions que no garantisquen a escala global el percentatge que en resulte.

Els coeficients correctors, que podran oscil·lar entre el 1,30 i el 0,70, i les bonificacions, que no superaran el 10 per cent, s'aplicaran a les quanties unitàries de les prestacions patrimonials de caràcter públic definides en els articles anteriors. Els coeficients correctors definitius per a cada aeroport i les bonificacions que, si és el cas, siguen procedents s'establiran 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 estes sol·liciten per a l'exercici de les seues funcions o per a fins estadístics.

La informació anual sol·licitada amb fins estadístics haurà de proporcionar-se en el primer mes de cada exercici.

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

Article 94. Tarifes aeroportuàries.

Als efectes previstos en este capítol s'entén per tarifa aeroportuària tota contraprestació que perceba el gestor aeroportuari de les companyies usuàries per

l'ús de les instal·lacions aeroportuàries que gestiona i pels servicis prestats exclusivament per l'entitat gestora de l'aeroport relacionats amb l'aterratge, l'envol, la il·luminació i l'estacionament de les aeronaus i el tractament dels passatgers i la càrrega.

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

Article 95. Principi general de no-discriminació.

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

Sense perjuí del que estableix el capítol II en matèria de prestacions patrimonials de caràcter públic, podran establir-se els criteris objectius i transparents que, per raons d'interés general, com ara el medi ambient, permeten al gestor aeroportuari modular les tarifes aeroportuàries que aplique 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 en l'article 94 haurà de ser supervisada per l'Autoritat Estatal de Supervisió que, a l'efecte del que preveu la Directiva 2009/12/CE, d'11 de març, sobre taxes aeroportuàries, designe el ministre de Foment.

2. L'Autoritat Estatal de Supervisió designada publicarà un informe anual sobre la seua 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 seues societats filials

Article 97. Àmbit del procediment de consulta i supervisió.

1. Estaran sotmeses al procediment de consulta i supervisió previst en esta secció totes les prestacions patrimonials públiques enumerades en l'article 68.2, a excepció de les previstes en les seues lletres j) i k).

2. Les prestacions patrimonials públiques d'Aena Aeropuertos, SA, i de les seues societats filials a què es referix l'apartat anterior constitueixen un sistema comú que comprén tota la xarxa d'aeroports gestionats per estes.

3. A l'efecte 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'esta 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 a fomentar la inversió i la creació d'ocupació.

Article 98. Procediment de consulta.

1. Almenys una vegada a 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 audiència prèvia a les seues societats filials, haurà de dur a terme un període de consultes amb les associacions o organitzacions de companyies aèries usuàries dels aeroports sotmeses a la seua gestió i a la de les seues societats filials. Estes consultes versaran sobre el funcionament del sistema de prestacions patrimonials públiques, el nivell d'estes prestacions i la qualitat dels servicis prestats.

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

Durant el període de consultes, la societat estatal intentarà aconseguir acords amb les associacions o organitzacions de companyies i, especialment, subscriure el nombre més gran possible d'acords de qualitat de servicis als quals es referix l'article 100.1.

Conclòs el període de consultes, el consell d'administració d'Aena Aeropuertos, SA, aprovarà la corresponent proposta de modificació o actualització de prestacions patrimonials públiques, i la traslladarà a l'Autoritat Estatal de Supervisió i a les associacions o organitzacions de companyies aèries i usuaris dels aeroports, com a màxim el mes de maig de l'exercici anterior a aquell en què pretenga aplicar-se la modificació o actualització.

En esta proposta, Aena Aeropuertos, SA, haurà de prendre en consideració els punts de vista posats de manifest per les companyies usuàries i justificar les seues decisions en cas de desacord amb estes. De la mateixa manera, per a la formulació de la seua proposta, hauran d'aplicar la fórmula esmentada en l'article 92.

Article 99. *Informació subministrada.*

1. Durant el període de consultes especificat en l'article anterior, Aena Aeropuertos, SA, facilitarà a les associacions o organitzacions de companyies aèries usuàries dels aeroports informació sobre els elements que servixen de base per a fixar el sistema o nivell de les prestacions patrimonials públiques i les seues modificacions o actualitzacions. Esta informació inclourà, com a mínim, la següent:

- a) La llista dels diferents servicis i infraestructures vinculats a les prestacions patrimonials públiques.
- b) La metodologia emprada per a determinar la modificació o actualització de les prestacions patrimonials públiques.
- c) L'estructural global del cost pel que fa a les instal·lacions i servicis retribuïts per les prestacions patrimonials públiques.
- d) Els ingressos generats per les distintes prestacions patrimonials públiques i el cost total per l'ús de les instal·lacions i dels servicis que estes cobrixen.
- e) Tots els detalls del finançament procedent de les autoritats públiques per a les instal·lacions i els servicis retribuïts per les prestacions patrimonials públiques.
- f) Les previsions sobre les prestacions patrimonials públiques, l'evolució del tràfic i les inversions previstes.
- g) L'ús real de la infraestructura i de l'equipament aeroportuaris 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 este període de consultes, les companyies aèries usuàries de l'aeroport hauran de remetre a Aena Aeropuertos, SA, informació sobre:

- a) Les seues previsions de tràfic i de composició i ús de la seua flota en l'exercici següent.
- b) Els seus projectes de desenrotllament i necessitats en l'aeroport.

3. La informació facilitada tant per Aena Aeropuertos, SA, com per les seues societats filials i per les companyies aèries usuàries tindrà caràcter confidencial, la qual cosa obliga a:

- a) Custodiar la informació facilitada, assegurant que només pot accedir-hi personal degudament autoritzat i que s'usa només als efectes que preveu esta llei.

b) No divulgar, cedir o facilitar la informació subministrada sense autorització expressa del gestor aeroportuari o de la companyia aèria que l'haja facilitat, excepte que siga a requeriment del Ministeri Fiscal o dels òrgans judicials.

4. L'incompliment del deure de confidencialitat imposat en l'apartat anterior serà sancionat d'acord amb el que s'ha assenyalat en els articles 44 i 55 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria. Esta llei s'aplicarà igualment en tot allò que es referix al règim i procediment sancionador, sense perjudi de les accions penals que puguen correspondre per la difusió, revelació o cessió de secrets d'empresa.

Article 100. *Acords sobre nivell de servici i servicis personalitzats.*

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

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

La contraprestació que perceba la societat per estos servicis tindrà en tot cas la consideració de preus privats. Se'n podrà fixar lliurement l'import en funció del seu cost o de qualsevol altra justificació objectiva i transparent.

Si el nombre de companyies usuàries que desitgen accedir a estos servicis personalitzats és superior al que resulta possible a causa de limitacions de capacitat, l'accés es determinarà 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. Una vegada rebuda la proposta de modificació o actualització de prestacions patrimonials públiques, l'Autoritat Estatal de Supervisió comprovarà si garantix la sostenibilitat de la xarxa d'aeroports d'interés general, així com la suficiència d'ingressos prevista en l'article 92. De la mateixa manera, l'Autoritat Estatal de Supervisió haurà de comprovar, d'ofici o a instància de les companyies usuàries o de les seues associacions o organitzacions, si la proposta està justificada, d'acord amb les previsions contingudes en els plans directors, les demandes de tràfic, els requeriments i les necessitats de les companyies usuàries dels aeroports i els adequats estàndards 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 haurà d'adoptar-se en el termini màxim de quatre mesos, es traslladarà a Aena Aeropuertos, SA, a les organitzacions o associacions de companyies usuàries i a l'òrgan competent perquè s'incloga en l'avantprojecte de llei que corresponga.

2. Als efectes de l'apartat anterior, l'Autoritat Estatal de Supervisió tindrà accés a tota la informació necessària i, en especial, a la informació esmentada en l'article 99. Així mateix, haurà de prendre en consideració els acords sobre nivell de servicis que s'hagen pogut aconseguir 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 servicis aeroportuaris

Article 102. *Procediment de transparència i consulta.*

1. Les societats concessionàries de servicis aeroportuaris estan obligades a realitzar una vegada a l'any el procediment de consultes previst en este capítol en relació amb les tarifes aeroportuàries que aplicaran 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 intentarà arribar a un acord amb les associacions o organitzacions de companyies aèries, també pel que fa a la qualitat dels servicis.

Quan la societat concessionària preveja una modificació del sistema de tarifes o del seu nivell, el període de consultes haurà d'iniciar-se amb una antelació, almenys, de quatre mesos respecte de la data en la qual se'n preveja 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 haurà de comunicar a les associacions o organitzacions de companyies aèries usuàries de l'aeroport la decisió que adopte, i justificar la seua decisió respecte als punts de vista de les associacions i organitzacions de companyies usuàries en el cas que no s'arribe a un acord.

Quan, per causes excepcionals degudament justificades, la societat concessionària no puga complir el que disposa este apartat haurà de justificar-ho davant de les organitzacions o associacions de companyies usuàries i davant de l'Autoritat Estatal de Supervisió.

4. En el procediment de consultes previst en l'apartat anterior, la societat concessionària i les companyies usuàries hauran de facilitar-se la informació prevista en l'article 99.1 i 2.

Esta informació té caràcter confidencial, d'acord amb el que preveu l'article 99.3. A l'incompliment d'este deure de confidencialitat 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 podran recórrer a l'Autoritat Estatal de Supervisió prevista en l'article 96.

En este procediment, l'Autoritat Estatal de Supervisió verificarà el compliment de les normes sobre transparència establides en este capítol i examinarà els motius que justifiquen la modificació del sistema o el nivell de les tarifes aeroportuàries, atenent, en particular, les previsions contingudes en els plans directors, les demandes de tràfic, els requeriments i les necessitats de les companyies usuàries dels aeroports i si respon a criteris de no-discriminació, objectivitat i transparència.

El termini màxim per a 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 degudament justificades. Transcorregut el termini màxim per a resoldre sense haver dictat una resolució expressa, s'entendrà justificada la decisió de la societat concessionària.

La resolució de l'Autoritat Estatal de Supervisió serà vinculant.

2. La modificació proposada per la societat concessionària no produirà efecte fins que l'Autoritat Estatal de Supervisió haja adoptat la resolució prevista en 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 prevista en l'apartat anterior, haurà d'adoptar una resolució en què es pronuncie 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 servici i servicis personalitzats.*

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

2. A sol·licitud de les companyies usuàries de l'aeroport, la companyia concessionària podrà oferir servicis personalitzats voluntaris o terminals, o parts de terminals especialitzades. En la fixació del preu per estos servicis no els és aplicable el procediment de consultes i la supervisió prevista en este capítol.

Si el nombre de companyies usuàries que desitgen accedir a estos servicis personalitzats és superior al que resulta possible a causa de limitacions de capacitat, l'accés es determinarà 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 superen els cinc milions de passatgers de trànsit anual aplicaran el procediment de consulta i supervisió previst en este títol en els termes que reglamentàriament es determine.

Vint-i-dos. S'afig una nova disposició addicional novena amb la redacció 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 un informe previ del Consell General del Poder Judicial i del Ministeri Fiscal, elaborarà un protocol d'actuació de les autoritats judicials i del Ministeri Fiscal en els casos en què estos hagen de cooperar o coordinar-se amb altres autoritats en el curs de la investigació d'accidents i incidents de l'aviació civil.»

Vint-i-tres. S'afig una nova disposició addicional deu amb la redacció següent:

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

El règim i la 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), seran assumits, en els aspectes que corresponga, per Aena Aeropuertos, SA.»

Vint-i-quatre. S'afig una nova disposició addicional onze amb la redacció següent:

«Disposició addicional onze. *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 servicis de navegació aèria siga competència del Ministeri de Defensa, se celebrarà un conveni entre Aena Aeropuertos, SA, i el Ministeri de Defensa en el qual es determinen els costos que la societat pública ha de compensar, si és el cas, al departament ministerial pels servicis que este preste al trànsit civil, i podran acordar-se els mecanismes compensatoris que s'estimen pertinents, preferentment, per la via del manteniment dels servicis i instal·lacions militars d'ús conjunt civil i militar.»

Vint-i-cinc. S'afig una nova disposició addicional dotze amb la redacció següent:

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

De conformitat amb el que preveu la disposició addicional quinta de la Llei 9/2010, de 14 d'abril, una vegada efectuada la integració dels costos pels servicis de control de trànsit d'aeròdrom en les prestacions a percebre per Aena Aeropuertos, SA, en els termes que preveu la present llei, la resta dels servicis relacionats amb l'arribada i eixida d'aeronaus als aeroports inclosos en la taxa d'aproximació regulada en l'article 22 de la Llei 24/2001, de 27 de desembre, i les seues posteriors modificacions, seguiran retribuint-se a l'entitat pública empresarial AENA a través de l'esmentada taxa, a l'efecte de la qual les quanties unitàries d'esta quedaran reduïdes en un 90%.»

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

«Disposició transitòria primera. *Taxes aeroportuàries.*

1. Fins que Aena Aeropuertos, SA, exercisca de manera efectiva les seues funcions i obligacions, continuaran en vigor les taxes aeroportuàries actualment existents, que continuarà cobrant l'entitat pública empresarial AENA.

2. Una vegada que la societat exercisca de manera efectiva les seues funcions i obligacions, caldrà ajustar-se al que s'ha assenyalat en el títol VI d'esta llei. No obstant això, durant l'exercici 2011 la contraprestació per eixida de passatgers en els aeroports de Tenerife Sud, Gran Canària, Palma de Mallorca i Girona es mantindrà amb les quanties fixades en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per a 2011. Així mateix, durant el dit exercici Aena Aeropuertos, SA, es farà càrrec de les subvencions establides respecte a les taxes aeroportuàries de l'esmentada llei.

3. L'any 2012, les quanties de les prestacions establides en la present llei s'actualitzaran en els termes que establirà la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per al dit exercici.»

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

«Disposició transitòria segona. *Autoritat Estatal de Supervisió.*

Fins que es produísca la designació de l'Autoritat Estatal de Supervisió prevista en l'article 96, les funcions atribuïdes a esta autoritat seran exercides per la Direcció General d'Aviació Civil que comptarà, per a això, amb el suport tècnic de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i els mitjans necessaris per actuar com a autoritat de supervisió independent.

En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'esta norma, es durà a terme la designació de l'Autoritat Estatal de Supervisió prevista en l'article 96, després del desplegament reglamentari de la seua organització i funcionament.»

Vint-i-huit. S'afig 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 referix l'article 96, en el termini de cinc anys des de l'entrada en vigor de la llei per la qual s'establí 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, elaborarà una proposta de revisió dels valors establits en la fórmula descrita en l'article 92.

En particular, per a la proposta de revisió de la prima de risc del mercat, PRM, el regulador tindrà 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 seua banda, per a la proposta de revisió de la beta dels actius, β , l'Autoritat Estatal de Supervisió tindrà en compte el mètode dels comparadors, consistent a estimar el coeficient beta mitjà d'una mostra d'empreses cotitzades que realitzen

activitats semblants i que operen en un entorn regulador semblant 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 següents especialitats adscrites a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria:

- a) Especialitat: Transport Aeri.
- b) Especialitat: Operacions Aèries.
- c) Especialitat: Navegació Aèria.

La convocatòria, si és el cas, d'estes especialitats serà efectuada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria després de fer el corresponent conveni 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 aplicarà preferentment un sistema de concurs oposició per a la selecció del seu personal, laboral i funcionari, de manera que, tant per a determinar la relació de persones que han superat el conjunt del procés com per a determinar la prelación entre elles, se sumaran les puntuacions obtingudes en les fases d'oposició i de concurs. La puntuació obtinguda en la fase de concurs no podrà suposar per si sola la superació del procés selectiu ni representar 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'ajustarà al règim de competències establert per la normativa que els regule.

Disposició addicional tercera. *Aprovació del Programa Estatal de Seguretat Operacional.*

El Consell de Ministres aprovarà el Programa Estatal de Seguretat Operacional per a l'Aviació Civil en el termini de dotze mesos des de l'entrada en vigor d'esta llei.

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

En el termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor de la present llei, el Govern haurà d'aprovar el reglament a què es referix l'article 10.5 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria a fi 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'Orde Social.*

Es modifiquen els apartats dos i quatre de l'article 22, «taxa per prestació de servicis 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'Orde Social, en els termes següents:

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

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

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

Dos. S'addiciona la tarifa trenta-dos a l'article 22, apartat dos, amb la redacció següent:

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

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

«Tarifa vint. La quantia de la taxa serà 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 serà de 3.314,80 euros.

Tarifa vint-i-una. La quantia de la taxa serà:

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 al mateix temps.

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

Quatre. S'addiciona la tarifa trenta-dos a l'article 22, apartat quatre, amb la redacció següent:

«La quantia de la taxa serà 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 inscripcions en el Registre de Matrícula d'Aeronaus de l'Estat Espanyol:

1r. Les que pertanyen a persones físiques o jurídiques que disfruten 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 posseïsquen la nacionalitat espanyola o d'algun país membre de l'Espai Econòmic Europeu.

3r. Les aeronaus d'ús privat que pertanyen o són arrendades a persones físiques o jurídiques de tercers estats que tinguen, respectivament, la 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 deixarà de ser espanyola si legalment s'aliena a una persona que no tinga la nacionalitat espanyola o la d'algun país membre de

l'Espai Econòmic Europeu, o que no tinga la residència habitual o un establiment permanent en territori espanyol, o si l'aeronau està matriculada vàlidament en un país estranger.

En estos supòsits, es cancel·larà 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'afig un apartat 4t, i passa a renumerar-se l'actual apartat 4t com 5t, amb la redacció següent:

«4t. Quan porte 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'hèlices, si és el cas, es mantindran al dia en un lloc segur i a disposició de les autoritats que puguen requerir-los.

En cas que la informació continguda en estos documents quede registrada en una altra documentació obligatòria, no serà necessari que es dispose d'estos.»

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

«Article 97.

El transportista estarà 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 fixen els reglaments.

L'excés serà objecte d'estipulació especial.

No es considerarà equipatge a este efecte els objectes i paquets de mà que el viatger porte amb si. El transportista estarà obligat a transportar de manera gratuïta en cabina, com a equipatge de mà, els objectes i paquets que el viatger porte amb si, incloent-hi els articles adquirits en les botigues situades en els aeroports. Únicament podrà denegar-se l'embarcament d'estos objectes i paquets per raons de seguretat, vinculades al pes o a la grandària de l'objecte, en relació amb les característiques de l'aeronau.»

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

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

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Esta llei entrarà en vigor l'endemà de ser publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,

Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen esta llei i que la facen complir.

Madrid, 4 de març de 2011.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO