

1.11 Taxes de manteniment i renovació de models i dibuixos industrials i models i dibuixos artístics concedits sota la vigència de l'Estatut de la propietat industrial:

- a) Taxa de títol i títol de renovació: 16,86 euros.
- b) Primer quinquenni: 18,42 euros.
- c) Taxa de sol·licitud de renovació: 45,39 euros.
- d) Quinquennis successius: 70,93 euros.

Tarifa segona. Cessió de drets, llicències i altres modificacions.

2.1 Per la inscripció o cancel·lació de canvis de titularitat, llicències, drets reals, opcions de compra o altres traves o mesures cautelars o d'execució: per cada registre afectat: 28,80 euros (fins a un màxim de 6.010,12 euros).

2.2 Per la inscripció del canvi de nom del titular: per cada registre afectat: 14,40 euros fins a un màxim de 2.404,05 euros.

Tarifa tercera. Altres serveis.

3.1 Certificacions: 14,56 euros.

3.2 Consulta i vista d'un expedient: 3,07 euros.

3.3 Còpia dels documents que estan en un expedient: 9,81 euros (més un suplement per cada pàgina que passi de 10 de 0,98 euros).

Tarifa quarta. Publicacions.

4.1 Per la publicació en el «Butlletí Oficial de la Propietat Industrial», a sol·licitud del recurrent, de l'anunci de la interposició d'un recurs contenciós administratiu en matèria de disseny: 122,60 euros.

4.2 Per la publicació en el «Butlletí Oficial de la Propietat Industrial», a instància de part, de la decisió d'un recurs contenciós administratiu en matèria de disseny: 122,60 euros.

13616 *LLEI 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.* («BOE» 162, de 8-7-2003.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapiguen: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

El progrés de l'aviació civil constitueix sens dubte un factor essencial en el desenvolupament de les societats contemporànies. A més de la importància que la indústria aeronàutica ha adquirit en les economies nacionals, el transport aeri ocupa un lloc central en la internacionalització de les relacions econòmiques i socials i en els intercanvis econòmics, científics i culturals.

En el nostre ordenament jurídic la regulació legal de les activitats aeronàutiques arrenca de la Llei de bases de 27 de desembre de 1947, desplegada posteriorment per la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, que des de llavors constitueix la norma fonamental per la qual s'ha regit l'aviació civil. Aquesta norma, completada amb els desplegaments reglamentaris propis de cada moment, ha demostrat fins ara una notable vitalitat

i una gran capacitat d'adaptació per donar resposta als objectius i les necessitats de l'aviació civil des de la data de la seva promulgació i ha permès, entre altres punts, el creixement del trànsit, la liberalització del transport i la internacionalització de l'àmbit d'actuació dels operadors aeris.

Això no obstant, els desafiaments que la seguretat aèria planteja han conduït durant els últims anys, a complementar la nostra legislació aeronàutica general amb l'aprovació de noves normes derivades de les prescripcions i recomanacions més recents de l'Organització d'Aviació Civil Internacional i de les disposicions d'execució necessàries per a l'aplicació de les normes comunitàries, i a adoptar com a regles de dret intern els codis i les decisions més rellevants acordats per Eurocontrol i per les autoritats aeronàutiques conjuntes, organisme associat a la Conferència Europea d'Aviació Civil.

La plena eficàcia d'aquestes normes requereix que l'autoritat aeronàutica nacional en l'àmbit civil disposi dels instruments jurídics i organitzatius necessaris per assegurar-ne l'aplicació i l'adequació permanent dels seus mètodes d'actuació a les disposicions i recomanacions internacionals, al servei tot això de la seguretat en el transport i la navegació aèria i en els sistemes i instal·lacions aeroportuaris.

El reforçament de les potestats públiques d'intervenció sobre el trànsit i el transport aeris que aquesta Llei du a terme també obeeix a un altre tipus de consideracions. En primer lloc, la constatació que l'establiment d'un mercat progressivament obert a la competència entre diferents companyies aèries com l'actual exigeix l'adaptació de l'autoritat aeronàutica civil, que ha d'assumir la funció d'òrgan regulador i vetllar per la lliure competència entre aquestes, l'accés dels operadors i dels usuaris als serveis aeronàutics i l'ordre i la seguretat generals del transport aeri.

La creixent complexitat de les activitats relacionades amb l'aviació civil que el desenvolupament tecnològic comporta, en segon terme, s'ha de traduir en la potenciació de les funcions de supervisió de l'òrgan regulador sobre els processos de fabricació, manteniment i explotació de les aeronaus i productes aeronàutics i sobre la prestació dels serveis aeroportuaris i de navegació aèria, així com a l'establiment de regles que ordenin les activitats de les professions i organitzacions aeronàutiques i l'adopció de mesures que garanteixin la seguretat i l'ús dels serveis de transport aeri per determinades categories d'usuaris especialment vulnerables com les persones amb discapacitat o d'edat avançada.

Aquesta Llei vol donar resposta als problemes enunciats i coincideix amb la Resolució número 14.4, aprovada pel Ple del Congrés dels Diputats amb motiu del debat sobre l'estat de la Nació fet els dies 26 i 27 de juny de 2001, que va instar el Govern a complementar la Llei 48/1960 amb una norma legal que reguli les potestats públiques d'ordenació i supervisió de l'aviació civil, en determini les finalitats i doti l'autoritat aeronàutica dels mitjans necessaris per assegurar la regularitat dels serveis aeronàutics i l'ordre i la seguretat del transport aeri.

II

El títol I de la Llei distribueix entre els òrgans de l'Administració General de l'Estat, de manera completa i sistemàtica, les competències que en matèria d'aeroports d'interès general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, servei meteorològic i matriculació d'aeronaus l'article 149.1.20a de la Constitució encomana amb caràcter exclusiu a l'Estat. Aquesta nova assignació de funcions permet avançar en la situació creada per la promulgació del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els minis-

teris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació, conforme al qual aquest últim departament va assumir, sense una redefinició prèvia de les seves funcions, l'exercici de les competències de la Subsecretaria d'Aviació Civil, inicialment dependent del Ministeri de l'Aire, i, per delegació del Ministeri de Defensa, el control de la circulació aèria general.

El Ministeri de Foment queda configurat com l'autoritat aeronàutica civil en l'àmbit intern i les seves funcions s'orienten fonamentalment a l'ordenament, la supervisió i el control dels diferents sectors d'activitat que constitueixen l'aviació civil i a l'exercici de la potestat sancionadora en la matèria. L'atribució de responsabilitats sobre el control de la circulació aèria general en temps de pau que la Llei fa en favor del Ministeri de Foment és directa i no per delegació, com va establir el fins ara vigent Reial decret llei 12/1978, sobre delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports en matèria d'aviació. Això no obsta perquè en situacions d'emergència o quan concorrin circumstàncies extraordinàries el control de la circulació aèria general s'integri en la defensa aèria del territori nacional i, en conseqüència, l'hagi d'assumir el Ministeri de Defensa.

El dinamisme del sector aeronàutic i la seva constant evolució tecnològica exigeixen que l'autoritat aeronàutica civil disposi d'instruments reguladors que permetin de donar resposta àgil als problemes que la seguretat aèria planteja. En aquesta direcció i seguint una pauta generalitzada en els altres països del nostre entorn, s'atribueix al director general d'Aviació Civil la potestat de dictar disposicions reglamentàries de caràcter secundari i de contingut tècnic i especialitzat, denominades "circulars aeronàutiques", destinades a completar, precisar i assegurar l'aplicació més eficaç de les normes amb la finalitat de preservar la seguretat de les operacions de vol i l'ordre del trànsit i el transport aeris.

Des de la perspectiva de la seva funció ordenadora també es regula la intervenció dels ministeris de Foment i de Defensa a la planificació i l'establiment dels sistemes aeroportuaris, consistent en una autorització per als aeroports de competència de l'Administració General de l'Estat i un informe previ de caràcter vinculat, referent a la preservació de les competències estatals, quan es tracti d'aeròdroms, heliports, aeroports o plans de competència d'una comunitat autònoma.

L'organització administrativa es completa amb la creació del Consell Assessor d'Aviació Civil com a òrgan superior d'assessorament i consulta de l'Administració General de l'Estat en matèria d'aviació civil, adscrit al Ministeri de Foment.

III

El títol II es consagra a la regulació de la investigació tècnica dels accidents i incidents d'aviació civil, fins ara establerta pel Reial decret 389/1998, de 13 de març, sobre investigació dels accidents i incidents d'aviació civil, que va incorporar al nostre ordenament la Directiva 94/56/CE, de 21 de novembre, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació dels accidents i incidents d'aviació civil, d'acord amb l'annex 13 del Conveni d'aviació civil internacional.

La nova regulació, que ara s'efectua en seu legal, reforça la independència de l'òrgan responsable d'efectuar les investigacions, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, òrgan col·legiat tècnicament especialitzat i adscrit orgànicament al Ministeri de Foment. El reforçament d'aquesta independència s'aconsegueix limitant severament les facultats del departament d'adscripció en el nomenament i la cessació dels membres de la Comissió i dotant la funció investigadora d'un règim jurídic específic, a fi d'incrementar l'eficàcia

de les investigacions i preservar-ne l'autèntica finalitat que consisteix en la determinació de les causes dels accidents i incidents d'aviació civil i la millora de la seguretat aèria, però no l'establiment de la culpa o la responsabilitat d'aquests.

D'acord amb les normes i recomanacions aprovades per l'Organització d'Aviació Civil Internacional, es limita la cessió de dades procedents de la investigació tècnica als casos en què la informació hagi estat requerida pels jutjats i tribunals de l'ordre penal, per les comissions parlamentàries d'investigació o per altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents o quan la comunicació constitueixi una mesura més adequada per prevenir un accident o incident greu.

IV

Una de les comeses essencials de l'òrgan regulador consisteix a verificar el compliment de les normes reguladores de l'aviació civil i reaccionar davant els eventuais incompliments, circumstància que atorga particular rellevància a la inspecció aeronàutica. Doncs bé, el títol III de la Llei es dedica íntegrament a regular el contingut i la forma d'exercici de les funcions de control, inspecció en sentit estricte i de verificació sobre les activitats aeronàutiques pel Ministeri de Foment.

El control de les activitats aeronàutiques té una doble dimensió: comprèn d'una banda les tradicionals funcions de vigilància i control del compliment de les normes sobre aviació civil aplicables en els diferents àmbits subjectes a aquestes i, de l'altra, també inclou actuacions de supervisió tècnica i realització de comprovacions, proves i assaigs necessaris per a l'obtenció i la renovació de llicències, habilitacions i autoritzacions inherents al camp de l'aviació civil i la certificació de les aeronaus i dels equips i aparells aeronàutics. La inspecció, d'acord amb el que aquesta Llei estableix, excedeix, per tant, els límits tradicionals del control administratiu previ a l'exercici de les facultats sancionadores i també inclou funcions de col·laboració tècnica amb els particulars, l'objecte de les quals consisteix a visar el compliment dels requisits necessaris per obtenir i mantenir els títols que habiliten per a la realització d'activitats i operacions aeronàutiques.

En garantia de l'exercici correcte de l'activitat inspectora, amb l'abast abans assenyalat, la Llei regula de forma acabada el règim jurídic de la funció esmentada, les atribucions dels qui l'exerceixen, la forma i els documents en els quals es plasma la realització, el procediment d'esmena de deficiències i, en particular, les mesures extraordinàries que pot adoptar l'autoritat aeronàutica quan s'hagin constatat irregularitats en aeronaus, equips o instal·lacions civils que comprometin de forma certa, greu i immediata la seguretat aèria.

A més, en la regulació de la inspecció aeronàutica s'ha buscat un model equilibrat de col·laboració entre el sector públic i el privat per a la realització de les actuacions d'inspecció en sentit propi, verificació i supervisió, i s'admet que persones físiques i jurídiques que disposin de recursos, solvència tècnica, especialització en activitats aeronàutiques i de la independència necessària per garantir la imparcialitat de la seva activitat puguin ser autoritzades per fer aquestes actuacions, encara que sempre sota la direcció i supervisió de l'autoritat aeronàutica civil.

V

El constant increment que el trànsit aeri ha experimentat en les últimes dècades genera necessitats creixents de seguretat. El títol IV de la Llei recull el catàleg de les obligacions exigibles, per aquest motiu, als subjectes l'actuació dels quals pugui afectar la seguretat

aèria, i regula les obligacions generals exigibles a tots i, a continuació i successivament, les obligacions específiques del personal aeronàutic, de les entitats dedicades a la fabricació i el manteniment de productes aeronàutics, dels operadors i companyies aèries, de les empreses que fan treballs aeris, dels proveïdors de serveis de navegació aèria, dels agents de serveis aeroportuaris, dels gestors d'infraestructures aeroportuàries, dels passatgers i usuaris, i de les entitats i persones que facin actes d'inspecció.

Mitjançant la determinació expressa de les obligacions, la Llei ha pretès donar un enfocament generalitzador i positiu, i formular els requeriments de seguretat i les pautes de comportament exigibles a les persones i organitzacions que duen a terme activitats aeronàutiques, que constitueixen el marc jurídic general de la seguretat aeronàutica, que s'ha de detallar i concretar més endavant en cada una de les múltiples i particulars disposicions que ordenen i regulen els diferents sectors d'actuació compresos dins de l'aviació civil.

VI

El títol V de la Llei estableix un règim sancionador en matèria d'aviació civil complet, tant en el material com en el procedimental, que substitueix el que contenen els articles 152 a 159 de la Llei 48/1960. Encara que algunes de les infraccions que s'inclouen procedeixen de normes de rang legal posteriors a la Llei sobre navegació aèria que l'han actualitzat.

El desenvolupament que el trànsit i el transport aeris han experimentat des dels anys seixanta fins als nostres dies requereix que el règim sancionador de l'aviació civil s'adeqüi a la naturalesa i a les característiques de les activitats i els serveis aeronàutics que avui s'exerceixen o presten, de manera que respongui fidelment als problemes i conflictes que efectivament es conciten i que abasti la totalitat dels subjectes, individuals i col·lectius, que hi participen.

La Llei també té en compte les determinacions de la Constitució de 1978 i la nova legalitat administrativa emanada a la passada dècada de conformitat amb els seus principis, així com les modificacions derivades dels acords i les normes internacionals en matèria d'aviació civil i, finalment, la integració en el nostre sistema de fonts del dret dels actes normatius comunitaris que han regulat aspectes molt importants del transport aeri dels estats membres de la Unió Europea.

Totes aquestes circumstàncies fan necessari l'establiment d'un nou règim sancionador que permeti corregir les infraccions administratives, construït sobre la base del respecte ple als principis constitucionals bàsics de legalitat i de seguretat jurídica, així com als més específics de tipicitat i proporcionalitat que consagra la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

En compliment del principi de tipicitat esmentat, es defineixen d'acord amb els criteris que estableix la doctrina del Tribunal Constitucional les conductes que constitueixen infraccions administratives contra la seguretat de l'aviació civil, les relatives al transport i els treballs aeris, al transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials per via aèria, a la disciplina del tràfic aeri en matèria de soroll, al funcionament i l'ús dels aeroports i a la coordinació dels aeroports i la utilització de les franges horàries. El molt notable increment experimentat pel trànsit aeri en general i particularment el transport aeri comercial s'ha tingut en compte des del punt de vista sancionador amb la doble finalitat de preservar tant la seguretat de l'aviació, d'indiscutible interès públic, com els drets i interessos legítims dels passatgers i altres usuaris dels serveis aeronàutics.

La Llei estableix, finalment, amb la precisió necessària, les sancions i mesures conseqüència de les infraccions i els criteris a què els òrgans sancionadors han de subjectar les seves resolucions, tant respecte a l'aplicació de les sancions com pel que fa a la seva graduació amb exquisit respecte als principis abans esmentats, així com als de seguretat jurídica i proporcionalitat.

TÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i finalitat.*

Aquesta Llei té per objecte determinar les competències dels òrgans de l'Administració General de l'Estat en matèria d'aviació civil, regular la investigació tècnica dels accidents i incidents aeris civils, i establir el règim jurídic de la inspecció aeronàutica, les obligacions per raons de seguretat aèria i el règim d'infraccions i sancions en matèria d'aviació civil.

Les seves disposicions tenen per finalitat preservar la seguretat, l'ordre i la fluïdesa del trànsit i del transport aeris, d'acord amb els principis i les normes de dret internacional reguladors de l'aviació civil.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Es regeixen per les normes que conté aquesta Llei les aeronaus, els productes, els components i els equips aeronàutics civils, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria civils, sens perjudici de les competències que sobre aquests sistemes aeroportuaris corresponguin a les comunitats autònomes, els serveis i activitats relacionats amb l'aviació civil i el personal i les organitzacions civils que intervinguin en la seva execució i explotació.

L'aplicació d'aquesta Llei a les aeronaus d'Estat no militars, com les de duanes, policia o, en general, les destinades a serveis públics no comercials, al seu personal i a les organitzacions responsables de la seva utilització, ha de respectar les particularitats relatives a l'operació de les aeronaus esmentades.

2. Les aeronaus militars, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria i els serveis, les activitats i les instal·lacions adscrits a la defensa nacional, així com el seu personal, estan exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei i queden subjectes a la seva legislació específica.

3. Aquesta Llei, sense perjudici del compliment del que disposa la normativa europea existent, s'aplica a tot el territori espanyol, a les seves aigües jurisdiccionals, a l'espai aeri suprajacent i a l'espai aeri sobre el qual l'Estat espanyol exerceix jurisdicció de conformitat amb els tractats i els convenis internacionals en vigor.

Article 3. *Programa nacional de seguretat per a l'aviació civil.*

1. Per un acord del Consell de Ministres, adoptat a proposta conjunta dels ministres de Defensa, de l'Interior i de Foment, s'aprova el Programa nacional de seguretat per a l'aviació civil, en el qual es determinen les mesures i els procediments necessaris per garantir l'aplicació efectiva de les normes de seguretat de l'aviació civil als aeroports, aeròdroms i instal·lacions de navegació aèria i la prevenció d'actes il·lícits contra les activitats aeronàutiques.

El Govern designa, així mateix, els òrgans competents per a la seva avaluació, seguiment i execució.

2. Les mesures que preveu el Programa nacional de seguretat per a l'aviació civil són aplicables a tots

els aeroports oberts a les operacions comercials de transport aeri.

3. El programa s'ha de revisar amb la periodicitat que derivi del que estableixen les normes internacionals i, en tot cas, sempre que sigui necessari adoptar noves mesures de seguretat o es produeixin circumstàncies que així ho aconsellin.

Article 4. *Control de la circulació aèria.*

1. El control de l'espai aeri i de la circulació aèria general correspon als ministeris de Defensa i de Foment, en els termes que estableix aquest article.

2. Al Ministeri de Foment li correspon el control de la circulació aèria general en temps de pau, excepte en els casos que preveu l'apartat 4.

3. Al Ministeri de Defensa, com a responsable principal de la defensa aèria d'Espanya, li corresponen:

a) La vigilància, el control i la defensa de l'espai aeri de sobirania nacional i

b) El control de la circulació aèria en els casos que preveu l'apartat 4.

4. El Ministeri de Defensa sempre exerceix el control de la circulació aèria operativa i, en temps de conflicte armat, el control de la circulació aèria general. També exerceix el control de la circulació aèria general en els casos següents:

a) Quan el president del Govern decideixi que aquesta competència sigui exercida pel Ministeri de Defensa, perquè concorren circumstàncies extraordinàries que així ho aconsellin.

b) Quan es donin situacions d'emergència, declarades pel Ministeri de Defensa.

Article 5. *Competències del Ministeri de Foment.*

1. Correspon al Ministeri de Foment l'exercici de les competències següents:

a) L'ordenació i el control de la circulació aèria general en temps de pau, d'acord amb el que estableix l'article 4.

b) L'ordenació i la garantia de la prestació dels serveis civils de navegació aèria.

c) La qualificació dels aeroports civils d'interès general i l'aprovació dels seus plans directores.

d) L'ordenació i la garantia de la prestació dels serveis aeroportuaris als aeroports d'interès general.

e) El manteniment del registre de matrícula d'aeronaus civils.

f) L'ordenació del sistema de transport aeri.

g) L'ordenació de les activitats i treballs aeris, així com de l'aviació general i esportiva.

h) La verificació i el control del compliment dels requisits i els procediments establerts per garantir la seguretat aèria en relació amb el disseny, la fabricació, el manteniment, l'ús i l'operació de les aeronaus civils i, en general, dels productes, components i equips aeronàutics civils, així com dels aeroports, aeròdroms i sistemes i instal·lacions civils de navegació aèria.

i) L'atorgament dels títols que habiliten les persones i organitzacions civils per a la realització d'activitats aeronàutiques civils i el control del compliment dels requisits i obligacions en cada cas exigibles.

j) El reconeixement i l'acceptació dels títols, llicències, autoritzacions o certificats expedits per autoritats d'altres estats i que siguin requerits per a l'exercici de professions aeronàutiques.

k) L'ordenació, la direcció i l'execució de la inspecció aeronàutica, en l'àmbit de les competències de l'Administració General de l'Estat.

l) L'exercici de la potestat sancionadora en matèria d'aviació civil.

2. La competència que preveu el paràgraf h) de l'apartat anterior no inclou els sistemes i les instal·lacions de navegació aèria associats a les bases aèries, les bases aèries obertes al trànsit civil, els aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria i un aeroport i els aeròdroms i heliports militars, la verificació i el control dels quals els exerceix el Ministeri de Defensa.

Article 6. *Coordinació entre els ministeris de Defensa i de Foment.*

Una comissió interministerial integrada per representants dels ministeris de Defensa i de Foment assumeix la coordinació de les actuacions que a ambdós ministeris, en l'àmbit de les seves competències respectives, corresponen en relació amb la utilització de l'espai aeri i amb el control de les servituds i les zones de seguretat de l'entorn dels aeroports civils, i ha d'emetre l'informe preceptiu sobre les decisions que a un o altre o a ambdós ministeris conjuntament corresponguin.

Article 7. *Competències en matèria de servei meteorològic.*

Correspon al Ministeri de Medi Ambient l'exercici de les competències de l'Estat en matèria de servei meteorològic i, en conseqüència, de les funcions següents:

a) L'exercici de l'autoritat meteorològica aeronàutica en el territori nacional, a través de la Direcció General de l'Institut Nacional de Meteorologia.

b) La prestació dels serveis meteorològics d'observació, vigilància i predicció necessaris per contribuir a la seguretat, la regularitat i l'eficiència del trànsit aeri.

c) La provisió als usuaris aeronàutics de la informació meteorològica necessària per a l'acompliment de les seves funcions.

Article 8. *Circulars aeronàutiques.*

1. El director general d'Aviació Civil pot aprovar, en l'àmbit de l'aviació civil, disposicions de caràcter secundari i de contingut tècnic, que completin, precisin i assegurin l'aplicació més eficaç de les normes dirigides a preservar la seguretat i l'ordre del trànsit i del transport aeris civils.

2. Aquestes disposicions que han de tenir en compte les prescripcions i recomanacions adoptades per l'Organització d'Aviació Civil Internacional i pels organismes internacionals dels quals formi part l'Estat espanyol, es denominen "circulars aeronàutiques" i són obligatòries, dins de l'àmbit de l'aviació civil, per a les persones físiques i jurídiques que executin les activitats i prestin els serveis vinculats a la formació del personal aeronàutic, al disseny, la producció, el manteniment i l'explotació de les aeronaus i productes aeronàutics, a la gestió dels sistemes aeroportuaris i de navegació aèria, a la prestació dels serveis necessaris per a la navegació aèria i a la realització de les activitats de transport i treballs aeris i aviació general i esportiva.

3. L'aprovació de les circulars aeronàutiques es porta a terme amb l'audiència prèvia als interessats i els informes de la Secretaria General Tècnica del Ministeri de Foment i, quan afectin les competències del Ministeri de Defensa, de la Secretaria General Tècnica d'aquest Departament.

4. L'entrada en vigor de les circulars aeronàutiques requereix la seva publicació prèvia en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Article 9. *Construcció i planificació de sistemes aeroportuaris.*

1. La construcció i modificació estructural o funcional dels aeròdroms, heliports i aeroports civils de competència de l'Administració General de l'Estat i de les instal·lacions del sistema de navegació aèria, així com la posada en funcionament i clausura d'aquests, requereixen l'autorització del Ministeri de Foment, amb l'informe favorable previ del Ministeri de Defensa.

2. La construcció, la modificació i l'obertura al trànsit aeri dels aeròdroms i aeroports de competència de les comunitats autònomes i l'aprovació de plans o instruments d'ordenació i delimitació de la seva respectiva zona de servei han de ser objecte d'un informe conjunt, amb caràcter previ, dels ministeris de Foment i de Defensa, a efectes de determinar la seva incidència en l'estructuració, l'ordenació i el control de l'espai aeri, en el trànsit i el transport aeris i en la seva afecció als aeroports d'interès general o als seus espais circumdants subjectes a servituds aeronàutiques.

L'informe que preveu el paràgraf anterior té caràcter vinculant referent a la preservació de les competències estatals, i s'emet, amb la consulta prèvia a l'òrgan col·legiat que preveu l'article 6, en el termini de sis mesos, transcorreguts els quals sense haver-se evacuat, s'entén que té caràcter favorable.

Per a la construcció, la modificació i l'obertura al trànsit aeri dels heliports de competència de les comunitats autònomes, es requereix únicament el certificat de compatibilitat de l'espai aeri de la instal·lació projectada emès per la Direcció General d'Aviació Civil, amb l'informe vinculant previ de l'òrgan col·legiat al qual es refereix l'article 6.

Article 10. *Consell Assessor d'Aviació Civil.*

1. Es crea el Consell Assessor d'Aviació Civil com a òrgan superior d'assessorament i consulta en matèria d'aviació civil, adscrit al Ministeri de Foment.

2. El Consell Assessor d'Aviació Civil el presideix el ministre de Foment i hi són representats els departaments ministerials i les administracions públiques que tinguin competències que incideixin sobre l'aviació civil, els col·legis i les associacions professionals del personal aeronàutic, les organitzacions sindicals més representatives en el sector de l'aviació civil, les companyies aèries, els fabricants de productes aeronàutics, les organitzacions i associacions asseguradores relacionades amb les assegurances aèries, les organitzacions d'usuaris, de persones amb discapacitat i de gent gran i els altres titulars d'activitats relacionades amb l'aviació civil que es determinin d'acord amb el que preveu l'apartat 5.

3. El Consell ha d'emetre un informe sobre els projectes de normes reguladores de l'aviació civil que li siguin sotmesos pel Ministeri de Foment i pot proposar, a aquest o al Govern, l'adopció de totes les mesures que consideri necessàries en relació amb el sector aeronàutic.

4. L'informe del Consell Assessor d'Aviació Civil substitueix l'audiència que preveu l'article 24.1.c) de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

5. Reglamentàriament s'ha de determinar la composició, l'organització i les regles de funcionament del Consell Assessor d'Aviació Civil.

6. El Ministeri de Foment ha de prestar al Consell Assessor d'Aviació Civil el suport tècnic i administratiu que necessiti per al compliment eficaç de les seves finalitats.

TÍTOL II

De la investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil

Article 11. *Accidents i incidents d'aviació civil.*

Als efectes d'aquesta Llei, es considera accident d'aviació civil l'esdeveniment relacionat amb la utilització d'una aeronau, des del moment en què una persona hi entra a bord per realitzar un vol fins al desembarcament de tots els passatgers i membres de la tripulació, que motivi la mort o lesions greus de persones, definides en la legislació penal vigent, produeixi danys o ruptures estructurals a l'aeronau o doni lloc a la seva desaparició o que sigui totalment inaccessible.

Té la consideració d'incident l'esdeveniment relacionat amb la utilització d'una aeronau que, sense arribar a ser un accident, afecti o pugui afectar la seguretat de les operacions aèries.

Són incidents greus els incidents en què concorrin circumstàncies que indiquin que ha estat a punt de produir-se un accident.

Article 12. *Investigació tècnica d'accidents i incidents.*

1. S'han d'investigar tècnicament, de conformitat amb el que estableix aquesta Llei i amb les normes i els mètodes recomanats per l'Organització d'Aviació Civil Internacional, tots els accidents i incidents greus d'aviació civil ocorreguts al territori, a les aigües jurisdiccionals i a l'espai aeri suprajacent o sota responsabilitat de l'Estat espanyol o, fora d'aquests, quan en l'esdeveniment hi hagi involucrada una aeronau de matrícula espanyola o explotada per una empresa establerta a Espanya, llevat que la investigació la porti a terme un altre Estat per raó del lloc en què s'hagi produït l'accident o l'incident.

2. La investigació tècnica té com a objecte determinar les causes dels accidents i incidents d'aviació civil i les circumstàncies en què es van produir, amb la finalitat exclusiva de prevenir-los en el futur i de formular recomanacions que n'evitin la repetició. En cap cas està dirigida a establir la culpa o responsabilitat d'aquests accidents.

Article 13. *La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil.*

1. La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil és un òrgan col·legiat especialitzat, adscrit al Ministeri de Foment al qual correspon la investigació tècnica dels accidents i incidents greus d'aviació civil.

2. La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil ha d'actuar amb independència funcional plena respecte de les autoritats aeronàutiques, aeroportuàries i de les responsables de la circulació i trànsit aeris, i de qualsevol altra els interessos de la qual puguin entrar en conflicte amb la missió que se li hagi confiat, i ha de disposar dels mitjans necessaris per al desenvolupament de les seves competències.

3. La Comissió està assistida pels integrants dels equips d'investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil.

4. La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil actua conjuntament amb la Comissió d'Investigació Tècnica d'Accidents Aeris Militars en els accidents i incidents en què a més hi estiguin involucrades aeronaus militars.

Article 14. *Composició i funcions.*

1. El Ple de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil està integrat per un president i un nombre de vocals, no inferior a cinc ni superior a 10, designats pel ministre de Foment entre persones de prestigi reconegut i qualificació professional acreditada en l'àmbit de l'aviació civil.

Abans de la seva designació, la persona proposada per a la presidència ha de comparèixer davant la Comissió corresponent del Congrés dels Diputats per donar compte de les línies bàsiques d'actuació de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil durant el seu mandat.

2. El Ple de la Comissió designa un secretari, que assisteix a les seves reunions, i hi intervé amb veu però sense vot.

3. El president i els vocals de la Comissió es renoven cada sis anys, i poden ser reelegits una sola vegada els designats inicialment.

4. El president i els vocals de la Comissió cessen en el càrrec per renúncia acceptada pel ministre de Foment, expiració del terme del seu mandat o per separació, acordada pel ministre de Foment, fundada en la incapacitat permanent per a l'exercici de les seves funcions, l'incompliment greu de les seves obligacions o la condemna per delictes dolós.

5. Reglamentàriament s'han de determinar el procediment de designació dels membres del Ple i les regles de funcionament de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil.

Article 15. *Comunicació dels accidents i incidents.*

Les autoritats aeronàutiques, els responsables de les instal·lacions i els serveis de navegació aèria, els propietaris, explotadors i tripulants de les aeronaus involucrades i les persones i entitats relacionades amb l'esdeveniment tenen l'obligació de comunicar a la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil els accidents o incidents que hagin de ser objecte d'investigació per la Comissió esmentada, tan aviat com en tinguin coneixement.

Article 16. *Caràcter reservat de la informació.*

1. Les dades, els registres, els enregistraments, les declaracions, les comunicacions i els informes obtinguts per la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, així com pels integrants dels equips d'investigació, en l'acompliment de les seves funcions tenen caràcter reservat i només poden ser utilitzats per a les finalitats pròpies de la investigació tècnica.

2. La informació a què es refereix l'apartat anterior no pot ser comunicada o cedida a tercers, excepte en els casos següents:

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

b) Quan ho sol·licitin les comissions parlamentàries d'investigació a què es refereix l'article 76 de la Constitució.

c) A les actuacions de col·laboració dutes a terme per la Comissió amb altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil, d'acord amb

el que estableixen les normes internacionals, comunitàries i nacionals sobre aquesta matèria.

d) En els casos en què el Ple de la Comissió consideri que la comunicació de dades a l'autoritat aeronàutica o a les persones i organitzacions aeronàutiques afectades sigui més eficaç per prevenir un accident o incident greu.

3. Els membres de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil i el personal al servei d'aquesta Comissió estan obligats, en l'acompliment de les seves funcions, a preservar el caràcter reservat de les dades i informacions esmentades.

Article 17. *Facultats dels investigadors.*

1. Els components dels equips d'investigació han d'exercir les seves funcions, sota la direcció exclusiva de la Comissió, amb llibertat i independència de criteri.

2. Els investigadors, en l'exercici de les seves funcions, tenen les facultats següents:

a) Accés lliure al lloc de l'accident o incident, a l'aeronau, el seu contingut o les seves restes per efectuar comprovacions, anotacions i anàlisis.

b) Accés immediat al contingut dels registradors de vol o de qualsevol altre registre o enregistrament directament relacionats amb l'esdeveniment investigat.

c) Adopció de les mesures necessàries per preservar les restes dels sinistres investigats.

d) Dret a ser informats dels resultats dels exàmens practicats o de les preses de mostres realitzades als cossos de les víctimes o de les persones implicades en l'operació de les aeronaus i a prendre declaracions als testimonis.

e) Accés a qualsevol informació rellevant per a la investigació que estigui en possessió del propietari, l'explotador o el constructor de l'aeronau, de les autoritats aeronàutiques o dels responsables dels aeroports i aeròdroms.

f) Recollir de les autoritats aeronàutiques la informació que, sobre infraestructures, personal, material, operadors, serveis o procediments aeronàutics, sigui necessària per al desenvolupament de la investigació.

Article 18. *Col·laboració amb els òrgans judicials.*

1. La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil ha de comunicar als òrgans judicials o al Ministeri fiscal l'inici de les investigacions tècniques empreses en cas d'accident, així com els indicis de responsabilitat penal apreciats en el transcurs d'aquestes.

2. Les actuacions dels investigadors a les quals es refereixen els paràgrafs a) i b) de l'apartat 2 de l'article anterior, requereixen l'autorització prèvia de l'autoritat judicial, quan l'accident o incident investigat hagi donat lloc a l'obertura d'un procediment judicial.

Article 19. *Publicitat dels informes i recomanacions.*

1. Concloua la investigació tècnica, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil ha d'aprovar un informe i formular, quan ho consideri necessari, propostes o recomanacions sobre seguretat aèria destinades a prevenir futurs accidents i incidents.

La Comissió ha de donar publicitat dels informes i les recomanacions mitjançant procediments adequats a les característiques i a la gravetat de l'esdeveniment investigat.

2. La Comissió pot requerir als destinataris concrets de les seves recomanacions informació sobre les mesures preventives de seguretat que hagin adoptat o projectin adoptar.

TÍTOL III

De la inspecció aeronàutica

Article 20. *Concepte i abast.*

1. La funció d'inspecció aeronàutica comprèn la vigilància i el control del compliment de les normes que ordenen les diferents activitats pròpies de l'aviació civil i la supervisió per verificar els requisits exigits per obtenir, conservar i renovar certificats, aprovacions, autoritzacions, llicències, habilitacions i, en general, els documents oficials que habiliten per a l'exercici de funcions, la realització d'activitats i la prestació de serveis aeronàutics.

2. La inspecció aeronàutica s'estén a totes les aeronaus, els productes i equips aeronàutics, als sistemes aeroportuaris i de navegació aèria, als serveis i les activitats relacionats amb l'aviació civil, tant en operacions de vol com de terra, al personal aeronàutic i als titulars o explotadors dels esmentats serveis i activitats.

3. Les aeronaus matriculades en altres estats que tinguin entrada o sortida del territori espanyol i les seves tripulacions estan subjectes a inspecció, d'acord amb la legislació espanyola, amb les normes de dret comunitari europeu i amb els tractats i els convenis internacionals.

Article 21. *Adscripció i exercici.*

1. L'ordenació, la direcció i l'execució de la inspecció en matèria d'aviació civil, en l'àmbit de les competències de l'Administració General de l'Estat, correspon al Ministeri de Foment.

2. Les actuacions pròpies de la inspecció les ha de portar a terme la Direcció General d'Aviació Civil, directament o a través de persones físiques o jurídiques, amb capacitat i solvència tècnica acreditades, que actuïn sota la direcció i la supervisió de l'esmentat òrgan directiu, en els termes que es determinen en aquesta Llei i les seves normes de desplegament.

Article 22. *Contingut de la funció d'inspecció.*

1. La funció d'inspecció aeronàutica abasta els àmbits que s'indiquen a continuació:

A) En relació amb la seguretat operacional:

1r Personal aeronàutic.

2n Operació d'aeronaus.

3r Aeronavegabilitat.

4t Medicina i formació aeronàutiques.

B) En relació amb el transport aeri:

1r Llicències i autoritzacions d'explotació de companyies aèries.

2n Serveis de transport aeri.

3r Treballs aeris, transport privat, vols locals i altres activitats de trànsit aeri.

4t Comprovació de l'existència i vigència dels sistemes de cobertura dels riscos derivats del transport aeri.

5è Obligacions de servei públic i règims especials d'accés al mercat d'aviació civil.

6è Tarifes i bonificacions en matèria de transport aeri.

7è Verificació del funcionament dels serveis de trànsit i transport aeris.

8è Contracte de transport aeri.

9è Serveis d'assistència en terra als aeroports d'interès general.

10è Utilització de les franges horàries per al moviment de les aeronaus en els aeroports.

11è Continuitat i seguretat en la prestació dels serveis de transport aeri i aeroportuaris.

C) En relació amb la navegació aèria:

1r Serveis de navegació aèria.

2n Instal·lacions del sistema de navegació aèria.

3r Personal i organitzacions que intervinguin en la prestació o l'explotació dels serveis de navegació aèria i en la construcció, la utilització o el manteniment de les instal·lacions afectes al sistema de navegació aèria.

D) En relació amb els aeroports i altres aeròdroms i instal·lacions aeroportuàries:

1r Construcció, obertura i funcionament d'aeroports d'interès general i de les seves instal·lacions.

2n Seguretat aèria dels aeroports i aeròdroms restants.

3r Servituds aeronàutiques.

2. El que disposa l'apartat u s'entén sense perjudici de les facultats que corresponen a altres administracions públiques o òrgans administratius en l'exercici de les seves competències.

Article 23. *Transferència de responsabilitats d'inspecció.*

El Ministeri de Foment, d'acord amb el que estableixen els tractats o convenis internacionals subscrits per l'Estat espanyol, pot encomanar, totalment o parcialment, a les autoritats aeronàutiques d'un altre Estat l'exercici de les obligacions i funcions d'inspecció i supervisió a què es refereix aquesta Llei respecte d'aeronaus matriculades a Espanya, quan l'operador d'aquestes tingui en aquest Estat l'oficina principal d'explotació o la residència permanent o quan aquelles hi operin de manera estable.

De la mateixa manera, les autoritats aeronàutiques espanyoles poden assumir totalment o parcialment les obligacions i funcions d'aquesta naturalesa que incumbeixin a un altre Estat respecte de les aeronaus de la seva matrícula, si aquestes són explotades per un operador aeri que té l'oficina principal o la residència permanent a Espanya o hi operin de manera estable.

Les autoritats espanyoles reconeixen els tractats o convenis d'aquest gènere subscrits entre altres estats i que afectin aeronaus que operin a Espanya, sempre que s'hagin registrat davant el Consell de l'Organització d'Aviació Civil Internacional i s'hagin fet públics per aquest o quan la seva existència i abast hagin estat notificats directament i oficialment per un Estat part.

Article 24. *Actuacions inspectores.*

1. L'exercici de les funcions pròpies de la inspecció aeronàutica s'ha d'adequar als plans o, si manquen, a les ordres específiques d'actuació que aprovi la Direcció General d'Aviació Civil.

Per ordre del ministre de Foment s'han de determinar la periodicitat, el contingut i la forma d'aprovació i execució dels plans d'actuacions inspectores.

2. Si el propòsit de la inspecció no és obstacle per fer-ho, s'ha d'informar amb suficient antelació la persona o l'entitat que hagi de ser inspeccionada de l'actuació que es practica i de les persones autoritzades per a la seva realització.

3. El personal que faci les actuacions d'inspecció ha d'acreditar la seva identitat i condició mitjançant l'exhibició d'un document oficial expedit per la Direcció General d'Aviació Civil, en el qual es determinen les facultats del titular, l'abast de les seves funcions i els límits als quals se subjecta el seu exercici.

Article 25. *Atribucions dels inspectors.*

1. Les actuacions d'inspecció aeronàutica les exerceixen els funcionaris que ocupen els llocs de treball corresponents als òrgans amb competències inspectores de la Direcció General d'Aviació Civil. Això no obstant, es pot encomanar a altres funcionaris o empleats públics destinats als òrgans esmentats la realització de tasques o activitats auxiliars o de suport administratiu de les anteriors.

2. Els inspectors que depenen de la Direcció General d'Aviació Civil tenen, en l'acompliment de les seves funcions, les atribucions següents:

a) La consideració d'autoritat pública, i en cas de necessitat pot demanar a altres autoritats competents o els seus agents l'auxili necessari per al compliment normal de les seves funcions.

b) El lliure accés a les aeronaus, en terra i en vol, aeroports, aeròdroms, locals, terrenys i, en general, a totes les instal·lacions aeronàutiques en les quals hagin de dur a terme les actuacions inspectores. Quan es tracti del domicili de la persona inspeccionada, han d'obtenir el consentiment de l'interessat o, si no el té, l'autorització judicial.

c) La potestat per requerir i examinar equips, llibres, registres, procediments i documents d'interès per al propòsit de la inspecció, obtenir còpies o extractes d'aquests i mostres de les substàncies i materials utilitzats pels inspeccionats.

3. El personal destinat als òrgans amb competències inspectores de la Direcció General d'Aviació Civil ha de guardar el sigil adequat respecte dels fets, les dades i les informacions que conegui per raó del seu lloc de treball.

4. Les persones físiques i jurídiques, públiques o privades, que siguin objecte d'inspecció o supervisió tenen el deure de col·laborar i facilitar la bona fi d'aquesta.

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

1. Reglamentàriament s'ha d'establir el procediment mitjançant el qual es pot autoritzar a persones físiques i jurídiques, públiques o privades, que disposin de mitjans adequats, capacitat i especialització tècniques acreditades i independència funcional respecte de les activitats que han de portar a terme a desenvolupar, per actuar com a entitats col·laboradores en matèria d'inspecció aeronàutica, d'acord amb les directrius i sota la supervisió de la Direcció General d'Aviació Civil.

2. Les entitats col·laboradores de la Direcció General d'Aviació Civil poden ser habilitades per exercir les funcions següents:

a) Verificar i acreditar l'aptitud requerida al personal aeronàutic per obtenir, mantenir i renovar els títols, les llicències, les habilitacions, les autoritzacions, les aprovacions o els certificats necessaris per a l'exercici de les seves funcions.

b) Fer les comprovacions, inspeccions, proves i revisions necessàries per verificar i acreditar el compliment de les condicions i requisits establerts per a l'expedició i la renovació dels documents d'aeronavegabilitat i, en general, dels exigits per a l'operació de les aeronaus.

c) Efectuar les comprovacions, inspeccions o revisions necessàries per verificar i acreditar les condicions de seguretat exigides per a l'establiment i el funcionament dels sistemes aeroportuaris i de navegació aèria.

3. El personal d'aquestes entitats ha d'exhibir un document expedit per la Direcció General d'Aviació Civil en el qual consten les seves facultats i atribucions, així com les condicions d'exercici d'aquestes i està subjecte

al deure de sigil que estableix l'apartat 3 de l'article anterior.

4. Les persones privades o col·laboradores de la inspecció aeronàutica han de subscriure les assegurances o constituir els dipòsits, les fiances o altres garanties que reglamentàriament es determinin per cobrir la responsabilitat pels riscos derivats de les seves actuacions.

5. Les tarifes que les entitats col·laboradores percebin per la realització de les funcions que esmenta l'apartat 2 han de ser prèviament comunicades al Ministeri de Foment.

Article 27. *Procediments interns de verificació.*

Per ordre del ministre de Foment, s'han de determinar les condicions i els requisits conforme als quals els explotadors de serveis de transport aeri i els titulars o prescriptors de serveis aeroportuaris i de navegació aèria, que tinguin mitjans humans, materials i tècnics adequats, poden desenvolupar i aplicar per si mateixos procediments programats de verificació i control del compliment de les regles tècniques i de seguretat aplicables a l'activitat que exerceixin.

Els procediments i els programes de verificació i control han de ser prèviament aprovats per la Direcció General d'Aviació Civil.

Article 28. *Documentació de les actuacions d'inspecció.*

1. Les actuacions en què es concreti l'exercici de la funció de la inspecció aeronàutica que tinguin efectes jurídics davant tercers o caràcter preceptiu, s'han de documentar en diligències, comunicacions, dictàmens tècnics, informes i actes.

2. S'han de consignar en una acta el resultat de les inspeccions realitzades per controlar el compliment de la normativa aplicable.

A l'acta, s'hi han de fer constar necessàriament els punts següents:

- El nom i l'acreditació de l'inspector.
- El lloc, la data i l'hora en què es va dur a terme l'activitat inspectora.
- La identitat de la persona responsable de l'entitat, producte, servei, activitat o instal·lació inspeccionada.
- Els elements essencials de la inspecció practicada i, si s'escau, les deficiències, les irregularitats o els incompliments legals constatats.
- Si s'escau, proposta de possibles mesures a adoptar, de conformitat amb les normes d'aplicació, per solucionar aquestes deficiències, irregularitats o incompliments.
- La conformitat o disconformitat amb tot això del subjecte inspeccionat.

3. S'ha de reflectir en un informe o dictamen tècnic el resultat de les actuacions de verificació del compliment dels requisits exigits per a l'atorgament, el manteniment i la renovació dels certificats, aprovacions, autoritzacions, llicències i habilitacions que siguin preceptius en matèria d'aviació civil.

En els informes o dictàmens tècnics s'han de fer constar els punts següents:

- El nom i l'acreditació de qui realitza l'actuació inspectora.
- La identitat de la persona o del responsable de l'entitat, producte, equip, servei, activitat o instal·lació objecte de supervisió, comprovació o auditoria.
- Actuacions realitzades, indicant-ne el resultat i, si s'escau, les deficiències, les irregularitats o els incompliments de la normativa aplicable constatats.

d) Si s'escau, proposta de possibles mesures a adoptar, de conformitat amb les normes d'aplicació, per solucionar aquestes deficiències, irregularitats o incompliments.

e) La conformitat o disconformitat amb tot això de la persona o l'entitat objecte de la verificació o supervisió.

4. Les auditories d'organització i procediments que es facin a les persones físiques i jurídiques que realitzin activitats regulades per la normativa d'aviació civil donen lloc als informes corresponents i, si s'escau, actes.

5. Finalitzada la seva activitat, els responsables de l'actuació practicada han de remetre les actes, els informes i els dictàmens tècnics corresponents a la Direcció General d'Aviació Civil, i formular, quan sigui procedent, proposta d'incoació d'expedient sancionador.

6. Les actes, els informes i els dictàmens resultat de les inspeccions i els controls tècnics als quals es refereix aquest article, formalitzats en un document públic que observi els requisits legals pertinents, tenen valor probatori, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus drets i interessos puguin aportar o fer valer els administrats.

Article 29. *Esmena.*

1. Quan a les actes i els informes s'hi facin constar deficiències, irregularitats o incompliments, siguin o no constitutius d'infracció, la Direcció General d'Aviació Civil ha de citar les persones i les entitats responsables perquè siguin esmenats, i els ha d'indicar, si s'escau, les mesures que han d'adoptar per fer-ho i concedir-los a l'efecte un termini raonable.

2. Mentre no s'hagi acreditat davant la Direcció General d'Aviació Civil que les deficiències, les irregularitats o els incompliments han estat solucionats, aquesta no ha de procedir, llevat que la normativa específica d'aplicació al cas estableixi una altra cosa, a l'atorgament, la revalidació, la renovació o l'acceptació del certificat, l'aprovació, l'autorització, la llicència o l'habilitació corresponents.

3. Les deficiències, les irregularitats o els incompliments s'entenen esmenats, quan s'hagin adoptat les mesures que van ser requerides o s'hagin adoptat, amb l'autorització prèvia expressa de la Direcció General d'Aviació Civil, mesures alternatives que garanteixin un nivell de compliment equivalent de la normativa aplicable.

Article 30. *Mesures extraordinàries.*

1. El director general d'Aviació Civil pot acordar d'ofici, com a conseqüència d'una denúncia o a proposta motivada dels inspectors aeronàutics, la immobilització d'una aeronau o la limitació o suspensió temporal de l'eficàcia dels certificats, aprovacions, autoritzacions, llicències o habilitacions prèviament atorgats, quan s'hagin constatat irregularitats que afectin de forma certa, greu i immediata la seguretat aèria.

L'acord d'immobilització, de limitació i de suspensió s'ha de documentar per escrit. Això no obstant, quan sigui necessari a causa de necessitat urgent, es pot adoptar verbalment, sense perjudici de reflectir l'acte i la seva motivació per escrit amb la màxima brevetat i, en tot cas, en un termini no superior a 72 hores, s'ha de traslladar als interessats.

2. Les mesures adoptades han de ser confirmades o aixecades en l'acord d'iniciació del procediment administratiu subsegüent i, en tot cas, queden sense efecte tan aviat com desapareguin les causes que van donar lloc a la seva imposició.

3. Les despeses originades per aquestes mesures corren a càrrec dels titulars o explotadors de les aeronaus i dels serveis o activitats.

Article 31. *Col·laboració amb la Unió Europea.*

Els òrgans i les unitats de la Direcció General d'Aviació Civil i el personal que hi presti servei han de prestar la col·laboració necessària a les persones autoritzades per les institucions de la Unió Europea o per l'Agència Europea de Seguretat Aèria per fer inspeccions i investigacions en el territori espanyol.

El director general d'Aviació Civil pot requerir les entitats i el personal col·laborador als quals es refereix l'article 26 perquè, així mateix, prestin amb caràcter obligatori l'auxili que sigui necessari.

TÍTOL IV

De les obligacions per raons de seguretat

Article 32. *Subjectes de les obligacions per raons de seguretat.*

Estan subjectes al compliment de les obligacions per raons de seguretat que en aquest títol s'estableixen les persones i organitzacions següents:

- Personal aeronàutic.
- Escoles de vol i centres de formació aeronàutica i aeroclubs.
- Entitats dedicades al disseny, producció i manteniment de les aeronaus i productes aeronàutics.
- Operadors aeris.
- Companyies aèries i empreses de treballs aeris.
- Proveïdors de serveis de navegació aèria.
- Agents i proveïdors de serveis aeroportuaris.
- Gestors dels aeroports, aeròdroms i altres instal·lacions aeroportuàries.
- Passatgers i altres usuaris dels serveis aeronàutics.
- Entitats col·laboradores en matèria d'inspecció aeronàutica.

Article 33. *Obligacions generals.*

Totes les persones i organitzacions que s'esmenten a l'article anterior estan subjectes a les obligacions següents:

- 1a Complir amb la diligència adequada les normes, regles, mesures i condicions de seguretat requerides en cada activitat o operació aeronàutica.
- 2a Atendre les ordres, instruccions i directrius adoptades per les autoritats aeronàutiques en l'exercici de les seves funcions.
- 3a Col·laborar i facilitar la bona finalitat de les actuacions d'investigació i inspecció aeronàutiques.
- 4a Donar compliment adequat als deures legals d'informació a les autoritats aeronàutiques i als òrgans competents en matèria d'aviació civil.
- 5a Donar als passatgers i altres usuaris dels serveis aeronàutics les instruccions i directrius sobre seguretat de les activitats i operacions d'aviació civil.
- 6a Mantenir adequadament els llibres, quaderns, manuals, certificats, registres i qualsevol altra documentació legalment exigida.
- 7a Complir els deures de comunicació als òrgans competents en matèria d'aviació civil i, en particular, promoure els procediments d'inscripció i cancel·lació que preveu la normativa reguladora del Registre de matrícula d'aeronaus.

8a Realitzar exclusivament les activitats d'aviació civil per a les quals s'estigui autoritzat i designat, i complir les condicions que estableixen les normes que les regulin i les limitacions i obligacions que determini el títol que habiliti per al seu desenvolupament.

9a Mantenir les aeronaus, les instal·lacions, els sistemes i els equips utilitzats en les activitats d'aviació civil, d'acord amb el que estableix la normativa d'aplicació, i abstenir-se de realitzar actes que n'obstaculitzin o n'alterin el funcionament normal.

10a Assegurar la continuïtat en la prestació dels serveis que tinguin la consideració d'essencials.

11a Contractar i mantenir en vigor les assegurances aèries legalment obligatòries i constituir els dipòsits, les fiances i altres garanties exigibles.

12a Adoptar les mesures adequades per garantir la seguretat dels passatgers i altres usuaris dels serveis aeronàutics, amb especial atenció a les persones amb discapacitat, persones grans i nens.

13a Exercir les funcions o les activitats de les quals siguin responsables amb respecte als drets dels usuaris, i evitar qualsevol forma de discriminació per raó de naixement, raça, gènere, religió, opinió o qualsevol altra condició personal o social.

Article 34. *Obligacions específiques del personal aeronàutic.*

Són obligacions del personal aeronàutic les següents:

1a Exercir les funcions i fer les activitats pròpies de cada classe de personal aeronàutic només quan s'estigui en possessió d'un títol habilitant, vàlid i eficaç, per fer-ho i complir les condicions, limitacions i obligacions que estableixen el propi títol i la normativa que el reguli.

2a Exhibir el títol habilitant sempre que li sigui requerit per les autoritats aeronàutiques i els seus agents, promoure'n la renovació quan estigui a punt d'expirar-ne la vigència i reintegrar-lo a l'òrgan administratiu responsable de l'atorgament sempre que sigui legalment procedent.

3a Atendre a tot hora, amb la diligència i bona fe degudes, les responsabilitats derivades de l'exercici de les funcions atribuïdes o la realització de les activitats per a les quals estigui autoritzat i designat.

4a Abstenir-se d'exercir aquestes funcions i de fer aquestes activitats en cas de disminució de la capacitat física o psíquica requerida.

Article 35. *Obligacions específiques de les entitats de disseny, producció i manteniment de les aeronaus i productes aeronàutics.*

Són obligacions de les organitzacions dedicades al disseny, a la producció i al manteniment de les aeronaus, els productes aeronàutics i de peces, els equips i instruments destinats a ser instal·lats a les aeronaus les següents:

1a Disposar dels drets, dels certificats, de les llicències o autoritzacions, vàlids i eficaços, exigits per a l'activitat que facin.

2a Complir les condicions que estableixen les llicències o les autoritzacions o les normes reguladores de la seva activitat.

3a Assegurar la continuïtat en la prestació de les activitats i els serveis dels quals són responsables amb el nivell de seguretat exigida.

Article 36. *Obligacions específiques dels operadors aeris.*

Els qui facin operacions d'aviació general i esportiva, de transport aeri comercial i de treballs aeris sempre estan obligats a:

1a Abstenir-se de maniobrar aeronaus que no compleixin els requisits d'aeronavegabilitat legalment exigits i de realitzar vols sense disposar de les autoritzacions preceptives.

2a Complir les directives d'aeronavegabilitat i les directives operacionals de l'autoritat aeronàutica o, en general, qualsevol requisit exigida per l'esmentada autoritat en relació amb l'aeronavegabilitat i l'operació de les seves aeronaus.

3a Seguir les regles operacionals establertes en realitzar les operacions de vol per a les quals estiguin autoritzats.

4a Efectuar les operacions d'enlairament, aproximació i aterratge als aeroports de conformitat amb les normes en vigor i les regles i condicions determinades per les autoritats competents.

5a Portar a bord la documentació requerida per a l'operació de l'aeronau.

6a Realitzar l'entrenament, les verificacions i les qualificacions del personal aeronàutic al seu servei i mantenir els corresponents registres pels períodes de temps establerts.

7a Programar els serveis de les tripulacions de les aeronaus respectant les limitacions de temps d'activitat i temps de vol establerts.

8a Complir els deures legalment establerts de formació del seu personal en matèria de seguretat operacional i de l'aviació civil.

Article 37. *Obligacions específiques de les companyies aèries i empreses de treballs aeris.*

A més de les que s'estableixen en l'article anterior, són obligacions de les companyies dedicades al transport aeri comercial i de les empreses que facin treballs aeris les següents:

1a Disposar dels drets, dels certificats, de les llicències o autoritzacions, vàlids i eficaços, exigits per a l'activitat que pretenguin realitzar.

2a Complir les condicions, excepcions i limitacions imposades a les llicències o autoritzacions o les normes reguladores de la prestació de serveis de transport aeri comercial i la realització de treballs aeris.

3a Assegurar la continuïtat en la prestació d'aquests serveis amb el nivell de seguretat exigida.

4a Complir els deures legalment establerts de formació del seu personal en matèria de seguretat operacional i de l'aviació civil.

Article 38. *Obligacions específiques dels proveïdors civils de serveis de navegació aèria.*

Els que hagin estat autoritzats i designats proveïdors de serveis de navegació aèria queden subjectes a les obligacions següents:

1a Complir les condicions i els requisits exigits per a la seva autorització i designació.

2a Garantir la continuïtat de la prestació dels serveis amb el nivell de seguretat exigida.

3a Mantenir adequadament els equips i instal·lacions del sistema de navegació aèria, evitant-ne el deteriorament o la degradació de les seves prestacions.

4a Complir els deures legalment establerts de formació del seu personal en matèria de seguretat operacional i de l'aviació civil.

Article 39. *Obligacions específiques dels agents i proveïdors de serveis aeroportuaris.*

Els agents i proveïdors de serveis aeroportuaris tenen les obligacions següents:

1a Disposar d'un títol jurídic vàlid i eficaç per prestar els serveis aeroportuaris als aeroports d'interès general.

2a Complir i mantenir les condicions que estableix el títol al qual es refereix l'apartat anterior.

3a Respectar les normes de seguretat, ús i funcionament de l'aeroport en què presten serveis.

4a Garantir la prestació dels serveis amb el nivell exigint de seguretat.

5a Complir els deures legalment establerts de formació del seu personal en matèria de seguretat operacional i de l'aviació civil.

Article 40. *Obligacions dels gestors d'aeroports, aeròdroms i altres instal·lacions aeroportuàries.*

Les persones físiques i jurídiques encarregades de la gestió d'aeroports, aeròdroms i altres instal·lacions aeroportuàries estan obligades a:

1a Assegurar la continuïtat de l'ús en adequades condicions de seguretat de l'aeroport, l'aeròdrom o la instal·lació aeroportuària que gestionin.

2a Complir les condicions de seguretat exigides en relació amb el disseny, la construcció, l'ús i el funcionament de l'aeroport, l'aeròdrom o la instal·lació aeroportuària que gestionin.

3a Disposar d'un pla d'emergència de protecció civil en coordinació amb els plans aprovats pels òrgans competents en la matèria esmentada.

4a Complir els deures legalment establerts de formació del seu personal en matèria de seguretat operacional i de l'aviació civil.

Article 41. *Obligacions específiques dels passatgers i altres usuaris dels serveis aeronàutics.*

Els passatgers i qualsevol altres persones físiques i jurídiques usuàries de serveis aeronàutics estan subjectes a les obligacions següents:

1a Complir les normes, regles, mesures i condicions de seguretat en vigor tant a bord de les aeronaus com als aeroports, aeròdroms i altres instal·lacions aeroportuàries.

2a Atendre les ordres, instruccions i directrius de les autoritats aeroportuàries i del personal aeronàutic dirigides a preservar l'ordre i la seguretat de les activitats o operacions aeronàutiques.

Article 42. *Obligacions específiques de les entitats col·laboradores en matèria d'inspecció aeronàutica.*

Les persones físiques i jurídiques autoritzades per exercir funcions d'inspecció aeronàutica d'acord amb les directrius i sota la supervisió de la Direcció General d'Aviació Civil, tenen les obligacions següents:

1a Exercir amb objectivitat i imparcialitat les facultats atorgades en l'autorització, mentre aquesta sigui vàlida i eficaç.

2a Atènyer-se a les condicions, limitacions i obligacions que estableixen les autoritzacions de les quals siguin titulars i la normativa que les reguli.

3a Complir els plans aprovats i les directrius impartides per la Direcció General d'Aviació Civil.

TÍTOL V

De les infraccions i sancions

CAPÍTOL I

De les infraccions

Article 43. *Concepte i classes d'infraccions.*

1. Constitueixen infraccions administratives en matèria d'aviació civil les accions o omissions que es tipifiquen com a tals en aquesta Llei.

2. Les infraccions administratives tipificades en aquesta Llei poden ser lleus, greus i molt greus, de conformitat amb el que estableixen els articles següents. Només poden ser sancionades les persones físiques o jurídiques que siguin responsables dels fets constitutius d'infracció encara a títol de simple inobservança.

Article 44. *Infraccions contra la seguretat de l'aviació civil.*

1. L'incompliment de les obligacions que estableix el títol IV d'aquesta Llei pels subjectes que en cada cas hi estiguin sotmesos constitueix infracció lleu, llevat que constitueixi una infracció de les que tipifiquen els articles següents en aquest capítol, o es produeixi alguna circumstància especial de les que preveuen els apartats següents en aquest article, que el qualifiqui com a infracció greu o molt greu.

2. L'incompliment de les obligacions que estableix el títol IV d'aquesta Llei constitueix infracció greu quan es doni alguna de les circumstàncies qualificatives següents:

a) S'hagi causat un incident greu d'aviació.

b) S'hagin produït lesions greus a les persones, d'acord amb el que disposa el Codi penal, o determinants de baixa per a l'activitat laboral per un període superior a set dies o incapacitat laboral.

c) S'hagin originat danys i perjudicis a béns i drets que, valorats de manera individual per a cada un dels subjectes afectats, assoleixin una quantia compresa entre 5.000 i 15.000 euros.

d) S'hagin ocasionat retards no justificats per un temps superior a quatre hores en la prestació dels serveis aeronàutics.

3. L'incompliment de les obligacions que estableix el títol IV d'aquesta Llei constitueix infracció molt greu quan concorri alguna de les circumstàncies qualificatives següents:

a) S'hagi causat un accident d'aviació.

b) S'hagi causat la mort d'una persona.

c) S'hagin originat danys i perjudicis a béns i drets que valorats de forma individual per a cada un dels subjectes afectats assoleixin una quantia superior a 15.000 euros.

d) S'hagi causat la suspensió no justificada de la prestació dels serveis aeronàutics.

Article 45. *Infraccions en relació amb el transport i els treballs aeris.*

1. Constitueixen infraccions lleus en relació amb el transport i els treballs aeris les accions i omissions següents:

1a La utilització per les companyies aèries o per les empreses de treballs aeris d'aeronaus operades per altres companyies o empreses o la cessió a aquestes d'aeronaus pròpies, sense comunicació prèvia, quan sigui preceptiva, als òrgans administratius competents.

2a La falta d'informació als passatgers sobre la identitat de la companyia operadora o la informació deficient sobre les normes d'embarcament o els mitjans de compensació en cas de denegació de l'embarcament.

3a L'incompliment del deure de trasllat de l'equipatge facturat o de l'obligació d'expedir el taló o document acreditatiu de la facturació de l'equipatge esmentat.

4a La no inclusió en el contracte de transport de les clàusules relatives al règim de responsabilitat del transportista en cas d'accident o l'incompliment de l'obligació d'informar, de manera clara i precisa, els passatgers i altres persones interessades sobre el règim esmentat.

5a La privació als interessats de la informació legalment adequada sobre els serveis de transport aeri ofert per les companyies aèries en els sistemes informatitzats de reserva.

6a El tracte manifestament desconsiderat per part del personal de l'empresa prestadora als passatgers dels serveis de transport aeri.

7a La no adopció per les companyies aèries de les mesures necessàries perquè els preus i les condicions de les seves tarifes i nolis siguin coneguts de manera clara pels usuaris.

2. Constitueixen infraccions greus en matèria de transport i treballs aeris les accions i omissions següents:

1a La utilització per companyies aèries, o per empreses de treballs aeris, d'aeronaus operades per altres companyies o empreses o la cessió a aquestes d'aeronaus pròpies, sense autorització dels òrgans administratius competents quan sigui preceptiva o contravenint les condicions que estableix l'autorització.

2a L'incompliment per part de les companyies aèries de l'obligació de facilitar a l'autoritat aeronàutica en els termes legalment establerts la informació sobre els canvis en la propietat de les accions i del personal directiu, així com la informació exigida per avaluar la seva situació econòmica, financera o comptable o qualsevol procediment que afecti la seva solvència econòmica.

3a L'incompliment per part de les companyies aèries del deure de sotmetre a l'autoritat aeronàutica la suspensió de les seves operacions i d'informar, amb l'antelació deguda, del retard en l'inici d'aquestes.

4a La realització de serveis aeris internacionals, d'àmbit extracomunitari, contravenint les condicions que estableix l'autorització corresponent en relació amb la ruta, el nombre de freqüències, la capacitat i les categories de trànsit, o sota modalitats operatives, com ara el codi compartit i les franquícies, sense haver obtingut l'autorització corresponent.

5a La falta d'informació per part de la companyia aèria, dels seus agents o abonats dels canvis d'aeronau en ruta, del nombre d'escales previstes, de la identitat de la companyia aèria que efectua el vol i de qualsevol canvi d'aeroport, llevat que sigui imputable a tercers.

6a L'incompliment de l'obligació d'establir normes d'embarcament de passatgers o de fer efectius sense justificació els drets i interessos d'aquests en cas de denegació d'embarcament.

7a L'incompliment per part de les companyies aèries de la prohibició d'aplicar una determinada tarifa, de l'obligació de retirar una tarifa bàsica o de la prohibició d'introduir reduccions a les tarifes establertes.

8a No facilitar la informació requerida per les autoritats aeronàutiques en relació amb una determinada tarifa aèria o proporcionar aquesta informació de manera incompleta o incorrecta.

9a La no presentació dins el termini i en la forma escaient, per al seu registre, de les tarifes dels serveis aeris internacionals, quan sigui obligat fer-ho o l'aplicació de tarifes diferents a les registrades.

10a La no aplicació per les companyies aèries o els seus agents de les bonificacions establertes respecte d'una tarifa aèria quan els sol·licitants d'aquestes compleixin els requisits exigits i l'omissió del deure de comprovar la identitat dels beneficiaris de les bonificacions aplicades.

3. Constitueixen infraccions molt greus en matèria de transport i treballs aeris les accions i omissions següents:

1a L'incompliment de les condicions establertes per a la prestació de serveis de transport aeri subjectes a obligacions de servei públic.

2a La realització de serveis aeris internacionals, d'àmbit extracomunitari, sense disposar dels drets de trànsit necessaris.

3a L'incompliment de la prohibició de fer tràfic de cabotatge per les companyies aèries estrangeres no comunitàries.

4a Introduir-se o viatjar clandestinament en una aeronau, així com cooperar perquè es pugui fer.

5a La denegació injustificada del lliure accés del públic als serveis de transport aeri.

Article 46. *Infraccions relatives al transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials per via aèria.*

1. Constitueixen infraccions administratives lleus relatives al transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials per via aèria les següents:

1a L'incompliment de les condicions establertes en la dispensa o l'aprovació especial per transportar les mercaderies de forma diferent a la que estableixen la reglamentació sobre mercaderies perilloses o les normes especials.

2a La no inclusió als documents d'acompanyament d'alguna de les dades que reglamentàriament han de figurar-hi o la indicació inadequada d'aquests.

2. Constitueixen infraccions administratives greus les següents:

1a L'incompliment greu de les condicions essencials establertes en la dispensa o l'aprovació especial per transportar les mercaderies de forma diferent a la que estableixen la reglamentació sobre mercaderies perilloses o les normes especials.

2a La no inclusió als documents d'acompanyament d'alguna de les dades que reglamentàriament hi han de figurar o la indicació inadequada d'aquestes, quan l'omissió o la irregularitat esmentada sigui determinant d'un risc per a la seguretat o d'error quant a la naturalesa de la càrrega transportada.

3a L'incompliment de les condicions d'aïllament, estiba, segregació o separació de la càrrega reglamentàriament establertes.

4a El transport de passatgers en aeronaus que transportin mercaderies perilloses o subjectes a normes especials fora dels casos en què les normes reguladores d'aquesta classe de transports ho permetin.

5a L'incompliment del deure de proporcionar als treballadors la formació establerta reglamentàriament.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus les següents:

1a L'acceptació per al transport per via aèria de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials sense disposar de l'autorització administrativa que sigui preceptiva.

2a No portar els documents de transport o acompanyament, o no indicar-hi la mercaderia perillosa o subjecta a normes especials transportada.

3a El transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials, en condicions diferents a les fixades per la reglamentació d'aquest transport, sense la corresponent dispensa o aprovació especial.

4a L'omissió de l'etiquetatge de perill o de qualsevol senyalització exigible.

5a L'incompliment de les prohibicions de segregació i separació.

6a L'incompliment de les limitacions de les quantitats a transportar.

7a La utilització d'envasos o embalatges no homologats, greument deteriorats que presentin fugues o que no tinguin algun dels requisits tècnics exigits.

8a L'incompliment de les normes d'embalatge en comú en un mateix paquet.

9a L'incompliment de les normes sobre instruccions d'embalatge.

10a La indicació inadequada de la mercaderia perillosa o subjecta a una norma especial transportada als documents de transport o acompanyament.

11a El transport de mercaderies prohibides en les instruccions tècniques per al transport sense riscos de mercaderies perilloses per via aèria, sense les dispenses reglamentàries.

12a L'incompliment de la prohibició de fumar en la proximitat de les aeronaus que transportin mercaderies perilloses o subjectes a normes especials, sempre que s'hagin adoptat les mesures adequades perquè sigui possible conèixer-ne l'existència.

13a La no adopció de les mesures de seguretat i protecció establertes per als casos d'accident o incident greu, excepte en cas d'impossibilitat.

14a No portar a l'aeronau les instruccions escrites per a casos d'accident o incident greu.

Article 47. *Infraccions relatives a la disciplina del trànsit aeri en matèria de soroll.*

1. Constitueixen infraccions administratives lleus dels procediments de disciplina del trànsit aeri en matèria de soroll les següents:

1a L'incompliment de les restriccions a la utilització de reversa o dels mètodes d'abatiment del soroll en funció de les actuacions de l'avió establerts en els procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll.

2a La utilització de les unitats auxiliars de subministrament d'energia a les aeronaus (APU) incomplint el que disposen els procediments esmentats.

2. Constitueixen infraccions administratives greus les següents:

1a L'incompliment de les restriccions temporals per a les operacions d'aterratge o enlairament o de les res-

triccions per a l'operació d'aeronaus per la seva categoria acústica o nivell de soroll establertes.

2a L'execució de rutes d'arribada o sortida no autoritzades o la realització de qualsevol maniobra, no justificada per raons de seguretat, meteorològiques o de força major, que superi la desviació màxima permesa respecte a la ruta de servei de trànsit aeri (ruta ATS) definida per a l'esmentada maniobra, en els procediments de disciplina del trànsit aeri en matèria de soroll.

3a La superació dels nivells màxims de soroll definits en les trajectòries i els punts establerts en els procediments esmentats.

4a L'incompliment de les normes sobre limitació de l'ús d'avions de reacció subsònics.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus les següents:

1a L'incompliment de les restriccions de sobrevol o d'altitud a les zones d'especial sensibilitat acústica definides en els corresponents procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll.

2a L'incompliment de les normes sobre limitació de l'ús d'avions de reacció subsònics durant els períodes de restricció temporal.

Article 48. *Infraccions en relació amb el funcionament i ús dels aeroports.*

1. Constitueix infracció administrativa lleu en relació amb el funcionament i l'ús dels aeroports d'interès general la següent:

Qualsevol actuació o ommissió imprudent en fer activitats, operacions i maniobres a la zona de servei, que no hagi causat danys o menyscapse rellevants, però hagi posat en perill obres, instal·lacions, equips, mercaderies, contenidors i mitjans de transport aeris o terrestres situats en l'esmentada zona o a les activitats aeroportuàries que s'hi executin.

2. Constitueixen infraccions administratives greus en relació amb el funcionament i l'ús dels aeroports d'interès general les següents:

1a Els actes o les omissions culposos que causin danys o menyscapse en les obres, les instal·lacions, els equips, les mercaderies, els contenidors i els mitjans de transport situats a la zona de servei o a les activitats aeroportuàries que s'hi executin.

2a L'incompliment de les normes d'identificació personal dels qui exerceixin funcions a la zona de servei.

3a L'incompliment de les regles de comptabilitat establertes en relació amb la gestió de les instal·lacions i els sistemes i la prestació de serveis aeroportuaris.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus en relació amb el funcionament i l'ús dels aeroports d'interès general les següents:

1a Els actes o les omissions dolosos que causin danys o menyscapse a les obres, les instal·lacions, els equips, les mercaderies, els contenidors i els mitjans de transport situats a la zona de servei o a les activitats aeroportuàries que s'hi executin.

2a L'accés no autoritzat a la zona d'operacions i a les zones restringides dels aeroports.

4. Constitueix, en tot cas, infracció administrativa molt greu la realització d'obres, instal·lacions o activitats no permeses per raó de les servituds aeronàutiques establertes, en qualsevol aeroport o aeròdrom.

Article 49. *Infraccions en relació amb la coordinació dels aeroports i la utilització de les franges horàries.*

1. Constitueixen infraccions administratives lleus en relació amb la coordinació dels aeroports i l'ús de les franges horàries les següents:

1a La no devolució d'una o més sèries de franges horàries assignades que no s'hagin d'utilitzar o la seva devolució en forma o termini diferents als legalment previstos.

2a Qualsevol operació de vol en la qual concorri qualsevol de les circumstàncies següents:

a) No haver obtingut prèviament la franja horària corresponent en aeroports on aquest requisit sigui exigible.

b) L'ús reiterat en hores diferents de les autoritzades, d'una o més franges horàries obtingudes prèviament conforme a la normativa en vigor.

3a La transferència o l'intercanvi d'una o més sèries de franges horàries no permesos per la normativa vigent.

4a L'impediment d'accés de l'autoritat aeronàutica a la informació necessària per a la supervisió del procediment d'assignació de franges horàries, l'ús d'aquestes o el compliment de les programacions de vol.

5a L'actuació negligent del personal aeronàutic, tant de vol com de terra, que tingui com a conseqüència l'incompliment per una companyia aèria d'una o més sèries de franges horàries assignades, així com de les programacions de vol.

2. Són infraccions administratives greus les següents:

1a La no devolució d'una o més sèries de franges horàries assignades que no s'hagin d'utilitzar o la seva devolució en la forma o dins un termini diferents als legalment previstos, quan s'hagi causat perjudici greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o quan la infracció ja s'hagi comès en les temporades anteriors equivalents o en les immediates.

2a Qualsevol operació de vol en la qual concorri qualsevol de les circumstàncies següents:

a) No haver obtingut prèviament la franja horària corresponent en aeroports on aquest requisit sigui exigible, quan s'hagi produït risc per a la seguretat o perjudici greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o quan la infracció es repeteixi en vols que configurin una sèrie.

b) L'ús reiterat, en hores diferents de les autoritzades, d'una o més franges horàries prèviament obtingudes conforme a la normativa en vigor, quan s'hagi produït risc per a la seguretat o perjudici greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries, o quan la infracció es repeteixi en vols que configurin una sèrie.

3a La transferència o l'intercanvi d'una o més sèries de franges horàries no permesos per la normativa vigent, quan es causi perjudici greu per a altres companyies aèries o quan la infracció s'hagi comès tant en la temporada anterior equivalent com en la immediata o quan en una mateixa temporada es faci en més d'un aeroport situat en el territori espanyol.

3. Són infraccions administratives molt greus les següents:

1a La no devolució d'una o més sèries de franges horàries assignades que no s'hagin d'utilitzar o la seva devolució en la forma o dins un termini diferents als

legalment previstos, quan s'hagi causat perjudici molt greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o quan l'operació s'hagi comès dues o més vegades, o bé en les temporades anteriors equivalents o en les immediates.

2a Qualsevol operació de vol en la qual concorri qualsevol de les circumstàncies següents:

a) No haver obtingut prèviament la franja horària corresponent en aeroports on aquest requisit sigui exigible, quan s'hagi produït risc greu per a la seguretat o perjudici molt greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries, o quan la infracció es repeteixi en vols que configurin més d'una sèrie o afectin més d'un aeroport congestionat situat en el territori espanyol.

b) L'ús reiterat, en hores diferents de les autoritzades, d'una o més franges horàries prèviament obtingudes conforme a la normativa en vigor, quan s'hagi produït un risc greu per a la seguretat o un perjudici molt greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries, o la infracció es repeteixi en vols que configurin més d'una sèrie o afecti més d'un aeroport congestionat situat en el territori espanyol.

3a La transferència o l'intercanvi d'una o més sèries de franges horàries no permesos per la normativa vigent, quan es produeixi perjudici molt greu per a altres companyies aèries o quan la infracció s'hagi comès dues o més vegades tant en la temporada anterior equivalent com en la immediata o quan en diverses temporades es cometi en més d'un aeroport situat en el territori espanyol.

4. Als efectes d'aquest article, una sèrie de franges horàries està constituïda per un mínim de cinc franges horàries sol·licitades per a un període de programació a la mateixa hora, regularment, el mateix dia de la setmana, i assignada d'aquesta manera o, si això no és possible, a la mateixa hora aproximadament.

Article 50. *Infraccions del deure de col·laboració amb les autoritats i els òrgans de l'Administració General de l'Estat amb competències en matèria d'aviació civil.*

1. Constitueixen infraccions administratives lleus del deure de col·laboració amb les autoritats i els òrgans de l'Administració General de l'Estat amb competències en matèria d'aviació civil les següents:

1a El retard de les entitats col·laboradores en la tramessa de les actes, els informes i els dictàmens tècnics d'inspecció a la Direcció General d'Aviació Civil.

2a La negativa a expedir o proporcionar els documents acreditatius de l'entrenament, les comprovacions, les verificacions i les qualificacions de les activitats i del personal aeronàutic en els períodes de temps establerts.

2. Constitueixen infraccions administratives greus les següents:

1a L'incompliment del deure de comunicació dels incidents greus d'aviació civil.

2a La comunicació de fets o actes inexactes o falsos als òrgans competents en matèria d'aviació civil amb ànim d'induir-los a produir erròniament actes favorables per al comunicant o desfavorables per a tercers.

3a L'incompliment dels deures de reserva que estableixen els articles 16 i 26 d'aquesta Llei.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus les següents:

1a El falsejament de les actes, dels informes o dels dictàmens d'inspecció per part de les entitats col·laboradores.

2a L'incompliment del deure de comunicació dels accidents d'aviació civil.

3a El fet d'impedir o obstaculitzar les investigacions de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil o l'exercici de les funcions d'inspecció aeronàutica.

4a La simulació, l'ocultació, l'alteració o la destrucció de dades, registres, enregistraments, materials, informacions i documents útils per a les investigacions de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil o l'exercici de les funcions d'inspecció aeronàutica.

5a La infracció de les mesures adoptades per l'autoritat aeronàutica de conformitat amb el que preveuen els articles 30 i 63.

Article 51. *Reincidència.*

La reincidència a la comissió de les infraccions tipificades com a greus a l'apartat 2 de l'article 44, apreciada de conformitat amb el que disposa l'article 131.3.c) de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, les converteix en infraccions molt greus.

Article 52. *Responsables de les infraccions.*

1. La responsabilitat administrativa per les infraccions que regula aquesta Llei correspon:

a) En les infraccions contra la seguretat de l'aviació civil, a les persones físiques o jurídiques subjectes al compliment de l'obligació infringida.

b) En les infraccions en relació amb el transport i els treballs aeris, a les persones que les hagin comès, als titulars de la llicència d'exploració, permís o autorització, o als explotadors de les aeronaus.

c) En les infraccions relatives al transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials per via aèria, a l'explotador de l'aeronau, a l'expedidor de la mercaderia, a l'agent de serveis d'assistència en terra i a l'agent de càrrega.

d) En les infraccions relatives a la disciplina del trànsit aeri en matèria de soroll, a la companyia aèria, explotador o operador, o al pilot al comandament de l'aeronau amb la qual s'hagi comès la infracció.

e) En les infraccions en relació amb el funcionament i l'ús dels aeroports, a les persones que cometin la infracció o a les autoritzades per a la prestació de serveis i per a la gestió de les infraestructures aeroportuàries.

f) En les infraccions en relació amb la coordinació dels aeroports i l'ús de les franges horàries, a les companyies aèries, al personal aeronàutic o a les altres persones físiques o jurídiques amb responsabilitats en l'assignació i gestió de les franges horàries.

g) En les infraccions del deure de col·laboració amb les autoritats i els òrgans de l'Administració General de l'Estat amb competències en matèria d'aviació civil, a la persona física o jurídica que cometi la infracció.

2. Quan una mateixa infracció sigui imputable a diverses persones i no sigui possible determinar el grau de participació de cada una d'aquestes, responen solidàriament.

3. No eximeix de responsabilitat el fet que les persones que hagin comès les infraccions estiguin integrades en associacions temporals d'empreses, agrupacions d'interès econòmic o comunitats de béns sense personalitat.

Article 53. *Concurrencia de responsabilitats.*

1. La responsabilitat per les infraccions tipificades en aquesta Llei és de naturalesa administrativa i no exclou les d'un altre ordre a què hi hagi possibilitat.

2. Les sancions que s'imposin a diferents subjectes com a conseqüència d'una mateixa infracció tenen entre si caràcter independent.

3. No es poden sancionar els fets que hagin estat sancionats penalment o administrativament, en els casos en què s'aprecii identitat de subjecte, fet i fonament.

4. Quan la infracció pugui ser constitutiva de delictes o falta, s'ha de traslladar el tant de culpa al Ministeri Fiscal, i se'n suspèn la tramitació del procediment sancionador fins que es dicti resolució judicial ferma.

5. Si no s'ha apreciat l'existència de delictes o falta, l'òrgan administratiu competent ha de continuar l'expedient sancionador. Els fets declarats provats en la resolució judicial ferma vinculen l'òrgan esmentat.

Article 54. *Extinció de la responsabilitat.*

La responsabilitat administrativa derivada de les infraccions que regula aquesta Llei s'extingeix pel pagament o el compliment de la sanció i de les mesures imposades en aplicació del que estableix l'article 57, per prescripció i, en el cas de persones físiques, per la mort.

CAPÍTOL II

De les sancions i altres mesures

Article 55. *Sancions.*

1. Les infraccions que estableix el capítol I d'aquest títol se sancionen de la manera següent:

a) Les infraccions lleus, amb advertència o multa de 60 fins a 45.000 euros.

b) Les infraccions greus, amb multa de 45.001 a 90.000 euros.

c) Les infraccions molt greus, amb multa de 90.001 a 225.000 euros.

2. Quan les infraccions siguin comeses per les entitats col·laboradores d'inspecció, les companyies que facin transport aeri comercial, les organitzacions de disseny, fabricació o manteniment d'aeronaus, els proveïdors de serveis de navegació aèria, els agents de serveis aeroportuaris, els gestors d'aeroports, aeròdroms o instal·lacions aeroportuàries i, en general, les persones físiques o jurídiques que duguin a terme activitats incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei amb caràcter comercial o que les realitzin a canvi d'una contraprestació econòmica no salarial, les sancions aplicables són les següents:

a) Per a les infraccions lleus, advertència o multa de 4.500 fins a 135.000 euros.

b) Per a les infraccions greus, multa de 135.001 a 450.000 euros.

c) Per a les infraccions molt greus, multa de 450.001 a 4.500.000 euros.

3. Quan hi hagi i es pugui conèixer el benefici brut obtingut com a conseqüència dels actes o les omissions en què consisteixin les infraccions i es pugui conèixer, les quantitats que resultin de l'aplicació del que preveuen, respectivament, els paràgrafs b) i c) de l'apartat anterior, poden ser incrementades en la diferència positiva que es produeixi, si s'escau, mitjançant l'aplicació de les regles següents:

a) Per la comissió d'infraccions greus, l'import no inferior al tant ni superior al doble del benefici obtingut.

b) Per la comissió d'infraccions molt greus, l'import no inferior al tant ni superior al triple del benefici obtingut.

4. No obstant el que disposen els apartats anteriors, la determinació de l'import de les sancions econòmiques per la comissió de les infraccions que tipifiquen els apartats 1.1a, 1.2a, 1.3a, 2.1a, 2.2a, 2.3a, 3.1a, 3.2a i 3.3a de l'article 49 s'ajusta als criteris especials següents:

a) Per a les infraccions que preveu l'epígraf 1a de cada un dels tres apartats del precepte esmentat, un mínim de 6.000 i un màxim de 90.000 euros per cada sèrie de franges no retornades.

b) Per a les infraccions que preveu la regla a) de l'epígraf 2a de cada un dels tres apartats del precepte esmentat, un mínim de 3.000 i un màxim de 12.000 euros per cada vol operat sense l'obtenció prèvia de la franja horària corresponent.

c) Per a les infraccions que preveu la regla b) de l'epígraf 2a de cada un dels tres apartats del precepte esmentat, un mínim de 3.000 i un màxim de 30.000 euros per cada vol efectuat fora de les franges horàries autoritzades.

d) Per a les infraccions que preveu l'epígraf 3a de cada un dels tres apartats del precepte esmentat, un mínim de 18.000 i un màxim de 60.000 euros per cada sèrie de franges horàries intercanviades indegudament.

e) Quan hi hagi i es pugui conèixer el benefici brut obtingut com a conseqüència d'aquestes infraccions, la quantitat resultant de l'aplicació dels criteris anteriors pot ser incrementada en la diferència positiva que es produeixi, si s'escau, per l'aplicació de les regles que preveu a aquest efecte l'apartat 3 d'aquest article.

5. Les multes tenen naturalesa de crèdit de dret públic i el seu import pot ser exigut per la via administrativa de constrenyiment.

Article 56. Sancions accessòries.

1. A més de les sancions que estableix l'article anterior, en el cas d'infraccions greus comeses en ocasió de l'acompliment de funcions, la realització d'activitats o la prestació de serveis aeronàutics per als quals s'exigeixi ser titular d'una llicència, habilitació, acceptació, aprovació, autorització o certificat corresponent i, si s'escau, de drets de trànsit, es pot imposar la suspensió o limitació a la persona física o jurídica responsable de la infracció pel termini màxim de cinc anys.

Igualment, en el cas d'infraccions molt greus comeses en ocasió de l'acompliment de funcions, la realització d'activitats o la prestació de serveis aeronàutics per als quals s'exigeixi ser titular d'una llicència, habilitació, acceptació, aprovació, autorització o certificat corresponent, i, si s'escau, de drets de trànsit, es pot imposar la revocació a la persona física o jurídica responsable de la infracció.

2. La comissió de dues o més infraccions molt greus en el terme d'un any comporta, en tot cas, la inhabilitació de la persona responsable d'aquestes, durant un període de tres anys, per ser titular de qualsevol dret o títol administratiu que faculti per a l'acompliment de funcions, la realització d'activitats o la prestació de serveis aeronàutics, així com exercir les facultats que confereixin els que es posseeixin. També inhabilita per formar part del Consell d'Administració o òrgan equivalent d'una persona jurídica que sigui titular d'aquests drets o títols administratius.

El termini de tres anys es computa des de l'endemà del dia en què sigui ferma la segona de les resolucions administratives que s'hagi tingut en compte.

Article 57. Altres mesures.

1. A més d'imposar les sancions que en cada cas corresponguin, la resolució del procediment sancionador pot declarar l'obligació de:

a) Restituir les coses o reposar-les al seu estat anterior en el termini que s'estableixi.

b) Indemnitzar els danys irreparables per quantia igual al valor dels béns destruïts o el deteriorament causat, així com els perjudicis ocasionats, en el termini que s'estableixi.

2. S'exigeix la indemnització per danys i perjudicis quan no sigui possible la restitució o reposició i en tot cas si s'han produït danys i perjudicis als interessos públics.

Quan els danys siguin de difícil avaluació, per fixar la indemnització s'han de tenir en compte el cost teòric de la restitució i reposició i el valor dels béns danyats, i s'ha d'aplicar el que proporcioni el valor més alt.

3. Les indemnitzacions que es determinin tenen naturalesa de crèdit de dret públic i el seu import es pot exigir per la via administrativa de constrenyiment.

Article 58. Òrgans amb competència per a la imposició de les sancions.

La competència per a la imposició de les sancions que preveu aquesta Llei correspon:

a) Al subsecretari de Foment, en els casos d'infraccions molt greus i en els de les greus quan la quantia de la multa superi la quantitat de 300.000 euros.

b) Al director general d'Aviació Civil, en els altres casos.

Article 59. Criteris per a la graduació de les sancions.

En la imposició de les multes i sancions accessòries per les infraccions administratives tipificades en aquesta Llei, s'ha de guardar la deguda adequació entre la gravetat del fet i la sanció que s'aplica, i s'han de tenir en compte els criteris següents per a la seva graduació:

a) La negligència o la intencionalitat del subjecte infractor.

b) La gravetat del risc generat per la infracció comesa per a la seguretat aèria, així com per a les persones, per a altres aeronaus i altres béns o coses, tant en vol com en terra.

c) La gravetat dels perjudicis causats als interessos públics i dels perjudicis i les molèsties causats als usuaris del transport aeri i a tercers.

d) La comissió de la infracció durant l'operació de vol.

e) La reiteració en la comissió d'infraccions tipificades en aquesta Llei dins del termini d'un any, llevat que, de conformitat amb el que disposa l'article 51, s'aprecii com a reincidència.

f) Qualsevol altra circumstància que pugui incidir en el major o menor grau de reprobabilitat de la infracció.

CAPÍTOL III

De les normes comunes a infraccions i sancions

Article 60. Prescripció d'infraccions i sancions.

1. Les infraccions administratives que preveu aquesta Llei prescriuen en el termini de tres anys les molt greus, en el de dos anys les greus i en el d'un any les lleus.

2. Les sancions imposades per la comissió d'infraccions molt greus prescriuen als tres anys, mentre que

les imposades per greus o lleus ho fan als dos anys i l'any, respectivament.

3. Per al còmput dels terminis de prescripció d'infraccions i sancions cal atènyer-se al que disposa l'article 132.2 i 3 de la Llei 30/1992.

En els casos d'infraccions continuades, el termini de prescripció comença a comptar des del moment de l'acabament de l'activitat o de l'últim acte amb què la infracció es consumeixi. En el cas que els fets o les activitats constitutius d'infracció siguin desconeguts perquè no tenen signes externs, aquest termini es computa des que aquests es manifestin.

CAPÍTOL IV

Del procediment sancionador

Article 61. *Aplicació de la legislació general.*

El procediment per a la imposició de les sancions que preveu aquesta Llei, en el qual les fases d'instrucció i resolució estan degudament separades, s'ha d'ajustar al que disposa la Llei 30/1992, amb les particularitats que estableixen els altres articles d'aquest capítol.

Article 62. *Iniciació.*

Els procediments sancionadors per les infraccions administratives tipificades en aquesta Llei s'inicien sempre d'ofici per un acord del director general d'Aviació Civil, bé per pròpia iniciativa o com a conseqüència d'una ordre superior, petició raonada d'altres òrgans administratius o denúncia.

Article 63. *Mesures cautelars.*

1. En qualsevol moment del procediment sancionador, el director general d'Aviació Civil pot adoptar, amb l'audiència prèvia de l'interessat i mitjançant una resolució motivada, qualsevol de les mesures que esmenta l'article 30 d'aquesta Llei i qualssevol altres que, atènyent les circumstàncies del cas, siguin necessàries per assegurar l'efectivitat de la resolució que es pugui en el procediment o la bona finalitat d'aquest, així com per evitar el manteniment dels efectes de la infracció, si hi ha elements de judici suficients per fer-ho.

A la notificació d'aquestes mesures s'hi ha d'adjuntar, si s'escau, la cita perquè s'esmeni la deficiència o irregularitat constitutiva de la infracció de què es tracta.

2. Les despeses originades per les mesures que preveu aquest article són a càrrec de les persones físiques i entitats responsables dels incompliments, les deficiències o les irregularitats que les han justificat.

Article 64. *Instrucció.*

1. La instrucció dels procediments sancionadors derivats de les infraccions administratives tipificades en aquesta Llei correspon a l'òrgan de la Direcció General d'Aviació Civil que tingui atribuïda la competència esmentada.

2. Això no obstant, el director general d'Aviació Civil pot atribuir la instrucció dels procediments sancionadors a organismes públics vinculats o dependents de l'Administració General de l'Estat, sempre que això resulti més adequat per a la correcta determinació dels fets i de les responsabilitats derivades d'aquests.

En aquest cas, l'instructor i el secretari del procediment són designats pel màxim òrgan unipersonal de l'organisme entre el personal d'aquest.

Completada la instrucció, s'ha de remetre la proposta de resolució, junt amb tots els documents, testimonis,

actuacions, actes administratius, notificacions i altres diligències que s'han fet en el procediment, a la Direcció General d'Aviació Civil, que se'n fa càrrec i n'ha de tramitar la continuació, sense perjudici que aquesta pugui disposar la pràctica de noves diligències per part de l'instructor, amb la redacció conseqüent d'una nova proposta de resolució per part d'aquest últim.

3. En els casos en què la competència per a la imposició de les sancions no estigui atribuïda al director general d'Aviació Civil, aquest eleva la proposta de resolució corresponent a l'òrgan que tingui atribuïda la competència sancionadora.

4. Després de la resolució del procediment, l'arxiu de les actuacions fetes correspon a la Direcció General d'Aviació Civil.

Article 65. *Termini per emetre resolució i notificació.*

El termini per emetre resolució i notificació en aquests procediments és de divuit mesos en els expedients per infraccions molt greus i greus, i de nou mesos quan s'incoïn per infraccions lleus. Transcorregut aquest termini sense resolució expressa, el director general d'Aviació Civil ha de declarar la caducitat del procediment i ordenar l'arxivament de les actuacions, amb els efectes que preveu l'article 92 de la Llei 30/1992.

Article 66. *Efectes de la resolució.*

1. La resolució és executiva quan posi fi a la via administrativa.

2. En la resolució s'han d'adoptar, si s'escau, les disposicions cautelars necessàries per garantir la seva eficàcia mentre no sigui executiva.

Article 67. *Multes coercitives.*

Sense perjudici de les sancions que es puguin imposar d'acord amb el que estableix el capítol II d'aquest títol, l'incompliment dels requeriments de les autoritats aeronàutiques per salvaguardar la seguretat en matèria d'aviació civil, el funcionament del transport aeri i els legítims interessos dels seus usuaris, pot donar lloc, una vegada transcorregut el termini fixat en els requeriments esmentats, a la imposició de multes coercitives la quantia de les quals no ha de superar el 10 per cent de la quantia de la sanció corresponent.

Disposició addicional primera. *Mitjans per a l'aplicació de la Llei.*

1. El Govern i els ministeris i altres òrgans administratius competents en cada cas han d'adoptar les mesures necessàries per adaptar les dotacions pressupostàries, l'estructura orgànica i la relació de llocs de treball de la Direcció General d'Aviació Civil a les funcions que aquesta Llei li encomana.

2. Els militars de carrera de l'escala superior d'oficials del cos general de l'exèrcit de l'aire que estiguin en la situació de reserva que regula en l'article 144 de la Llei 17/1999, de 18 de maig, de règim del personal de les forces armades, poden exercir els llocs de treball d'inspecció del personal aeronàutic a la Direcció General d'Aviació Civil. La provisió d'aquests llocs s'efectua pel procediment que estableix la relació de llocs de treball de la Direcció General esmentada, i necessita en cada cas la conformitat prèvia del Ministeri de Defensa, i el seu règim retributiu és el que preveu la Llei 30/1984, de 2 d'agost, de mesures per a la reforma de la funció pública i les seves normes complementàries.

Mitjançant una norma reglamentària s'han d'establir els requisits específics que ha de complir el personal esmentat per ocupar aquests llocs de treball.

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

L'article 58 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria té la redacció següent:

«Article 58.

Per a l'exercici de funcions, en vol o en terra, en l'àmbit de l'aviació civil, que afectin el control de l'espai aeri, el trànsit i el transport aeri, s'ha de tenir un títol, llicència, autorització o certificat que faculti específicament per exercir aquestes funcions.

Les condicions per obtenir-lo i les atribucions, obligacions i responsabilitats dels seus titulars es determinen d'acord amb les normes del dret comunitari europeu, els tractats, els convenis internacionals i les normes d'organismes internacionals dels quals l'Estat espanyol sigui part i amb el que disposen aquesta Llei i les normes de desplegament.

En tot cas, els qui exerceixen funcions o tinguin responsabilitats vinculades al control de l'espai aeri i a la seguretat del trànsit i del transport aeris, tant en vol com en terra, no poden, sense causa justificada, abandonar-les o renunciar al seu exercici mentre no siguin degudament rellevats o substituïts.

En l'àmbit de l'aviació militar, el Ministeri de Defensa determina la titulació necessària per a l'exercici de les funcions tècniques de la navegació aèria».

Disposició addicional tercera. *Modificació de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.*

L'article 87 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, té la redacció següent:

«Article 87. *Procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll.*

U. Mitjançant una circular aeronàutica s'han d'establir els procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll que les aeronaus civils han de seguir, en les fases d'enlairament i ascens, en les d'aproximació i aterratge, i durant les fases prèvies i posteriors al vol en els aeroports.

El que es preveu en aquests procediments és exigible una vegada publicada oficialment la circular aeronàutica que els aprovi i, a més, després que s'hagin fet públics en les publicacions d'informació aeronàutica que preveuen les normes reguladores de la circulació aèria.

Dos. Així mateix, en el pilotatge d'aeronaus civils s'han de respectar els procediments a què es refereix l'apartat anterior.

Tres. Els procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll aprovats específicament per a cada aeroport, han de tenir en compte els elements amb transcendència acústica, les característiques físiques i de configuració de l'aeroport, l'equipament dels ajuts a la navegació que suportin el guiatge dels avions i les característiques i limitacions dels avions afectats. Mitjançant els procediments esmentats es poden determinar:

a) Les restriccions temporals d'utilització de l'aeroport.

b) Les restriccions en l'operació d'aeronaus amb base en la categoria acústica o nivells de soroll d'aquestes.

c) Les restriccions d'ús de les diferents rutes establertes d'aproximació o sortida, en funció de les característiques i l'equipament de les aeronaus.

d) Les restriccions de sobrevol o d'altitud en zones d'especial sensibilitat acústica.

e) Les restriccions a la utilització de reversa quan no resulti justificat per raons de seguretat.

f) Les restriccions per raó d'horari o situació a l'ús de les unitats auxiliars de potència.

g) Les restriccions per a la realització de proves de motors.

h) Els nivells màxims de soroll establerts en punts de les trajectòries o propers a l'aeroport.

i) Les desviacions màximes permeses respecte de les rutes en les quals es prestin serveis de trànsit aeri definides per a cada maniobra, incloent-hi les altures a partir de les quals es poden permetre desviacions més grans.

j) Els mètodes d'abatiment del soroll que requereixin una combinació de mesures que afectin les actuacions de l'avió, com l'ús de dispositius hipersustentadors de caire de sortida (flaps), potències reduïdes, pendents d'ascens i altres, tendents a disminuir el soroll, dins dels límits que permetin els manuals de vol de les aeronaus afectades.

Quatre. En tot cas s'han de respectar les limitacions que estableixen les disposicions vigents sobre l'ús d'avions de reacció subsònics.»

Disposició addicional quarta. *Col·laboració tècnica.*

El Ministeri de Foment pot encarregar a organismes públics i a societats mercantils estatals que tinguin la condició de mitjà propi instrumental i servei tècnic de l'Administració General de l'Estat i dels seus organismes i entitats de dret públic, l'execució d'actuacions materials pròpies de la inspecció aeronàutica de caràcter tècnic o especialitzat diferents de les que preveu l'apartat 2 de l'article 5.

Disposició addicional cinquena. *Comissió Interministerial entre Defensa i Transports (CIDETRA).*

La Comissió a què es refereix l'article 6 d'aquesta Llei és la Comissió Interministerial entre Defensa i Transports (CIDETRA) creada per l'Ordre de la Presidència del Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea, amb caràcter permanent, la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació. En endavant, aquesta Comissió es denomina Comissió Interministerial entre Defensa i Foment.

Disposició addicional sisena.

Les actuacions específiques d'inspecció en matèria de medicina aeronàutica que faci la Direcció General d'Aviació Civil les han d'efectuar equips dels quals formi part necessàriament personal sanitari, sigui quina sigui la naturalesa jurídica de la relació d'ocupació, que depenguin de l'òrgan esmentat.

Disposició addicional setena.

El Govern, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, a proposta del Ministeri de Foment i escoltades les organitzacions representatives dels sectors socials afectats, ha de regular els requisits de les aeronaus, els productes, els components, els

equips aeronàutics, els sistemes aeroportuaris i de navegació, així com dels serveis, i les activitats de l'aviació civil, amb vista a garantir la seguretat i l'accés dels passatgers i usuaris que, per motius de discapacitat o edat, presentin limitacions de mobilitat o comunicació.

Aquesta regulació s'ha inspirat en els principis de no-discriminació, compensació de desavantatges, accés universal i disseny per a tothom, i incorporar les regles i recomanacions adoptades pels organismes internacionals en aquesta matèria.

Disposició addicional vuitena.

L'ordenació dels requisits de formació i experiència exigits per a l'exercici professional d'activitats aeronàutiques s'acomoda, en qualsevol cas, a les regles que estableixen les normes del dret comunitari europeu.

En el termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha d'elaborar un projecte de llei en què es determinin les equivalències acadèmiques dels títols, les llicències, els diplomes o els certificats que habiliten per a l'exercici de les funcions pròpies del personal aeronàutic.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquesta Llei i, en particular, les següents:

a) L'article 8, el paràgraf primer de l'article 32 i els articles 152 a 159 del capítol XIX de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria.

b) Els articles 3, 4, 5 i 6 del Reial decret llei 15/2001, de 2 de novembre, pel qual s'adopten mesures urgents en matèria de transport aeri.

c) Els articles 1, 2 i 13, l'apartat 2 del 6 i l'apartat 1 de l'article 3 del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació.

d) Els articles 88, 89, 90 i 91 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, i l'article 64 de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

Disposició final primera. *Títols competencials.*

Els preceptes que conté aquesta Llei es dicten a l'empara de les competències atribuïdes amb caràcter exclusiu a l'Estat en l'article 149.1.4a i 20a de la Constitució.

Disposició final segona. *Actualització de la quantia de les sancions.*

S'autoritza el Govern per actualitzar, mitjançant un reial decret, l'import de les sancions econòmiques que preveu aquesta Llei.

Disposició final tercera. *Habilitació normativa.*

El Govern ha de dictar les disposicions necessàries per al desplegament d'aquesta Llei, determinar el règim particular aplicable a l'operació de les aeronaus d'Estat no militars, i està facultat, així mateix, per adequar les definicions d'accident, incident greu i incident d'aviació civil a les que estableixin les normes internacionals i comunitàries reguladores de la investigació tècnica dels esdeveniments aeris.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor al cap de 20 dies de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

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

Madrid, 7 de juliol de 2003.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

13812 *LLEI ORGÀNICA 8/2003, de 9 de juliol, per a la reforma concursal, per la qual es modifica la Llei orgànica 6/1985, d'1 de juliol, del poder judicial.* («BOE» 164, de 10-7-2003.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

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

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

La reforma concursal exigeix una modificació molt profunda de la legislació vigent, tant en l'aspecte substantiu com en el processal, algunes de les mesures de les quals han de tenir el rang de llei orgànica. Aquesta Llei orgànica recull les disposicions de la reforma concursal que, per la seva naturalesa o perquè afecten normes vigents d'aquest caràcter, requereixen el rang esmentat.

La primera d'aquestes disposicions es refereix als drets fonamentals del deutor. Tradicionalment, la declaració d'insolvència ha produït efectes sobre la persona del deutor, que fins i tot podien consistir en l'arrest del fallit. La reforma concursal s'ha d'orientar, de conformitat amb la doctrina del Tribunal Constitucional, en el sentit de temperar el rigor d'aquests efectes, suprimir els de caràcter repressiu i limitar-se a establir els necessaris des d'un punt de vista funcional, en benefici de la tramitació normal del procediment i en la mesura que aquesta ho exigeixi, i conferir al jutge la potestat de graduar-los i d'adequar-los a les circumstàncies concretes de cada cas; però és inevitable que en alguns casos aquests efectes assoleixin drets fonamentals de la persona del deutor, com són els de llibertat, secret de les comunicacions, inviolabilitat de domicili i lliure residència i circulació pel territori nacional.

La intervenció de les comunicacions, la imposició del deure de residència i l'entrada al domicili són mesures que, tant en els casos de suspensió com en els d'intervenció de l'exercici de les facultats patrimonials del concursat, poden ser necessàries per a la tramitació normal del procediment, però que sempre ha d'adoptar el jutge amb les garanties adequades i motivant en tot cas la procedència de la resolució.

L'arrest domiciliari del concursat s'ha de preveure, a més, només com a mesura extrema en els casos en què infringeixi el deure de residència, incompleixi la prohibició d'absentar-se sense autorització judicial o hi hagi motius fundats per témer que ho faci.