

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

4116 *Lei 1/2011, do 4 de marzo, pola que se establece o Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil e se modifica a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

PREÁMBULO

A normativa aeronáutica está suxeita a un continuo proceso de modernización e actualización co obxectivo de manter altos estándares de seguridade operacional. Neste sentido, a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, reforzou as capacidades de inspección, control e sanción das autoridades de supervisión, ao tempo que delimitaba as obrigas dos distintos suxeitos implicados na navegación aérea e a distribución de competencias entre as distintas administracións públicas.

Unha das finalidades máis importantes perseguidas coa citada modernización da normativa aeronáutica é a concernente á prevención de riscos e á mellora das condicións de seguridade operacional. Para alcanzar este obxectivo créase o denominado Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil, en diante Programa, conforme os requisitos establecidos pola Organización Internacional de Aviación Civil e de acordo coas directrices da Unión Europea. Para isto é necesario modificar a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

Este Programa, que forma parte dun novo enfoque de carácter preventivo na vixilancia da seguridade operacional, permitirá o establecemento dun sistema de xestión de seguridade integrado por obxectivos, regras e actividades encamiñadas a mellorar a seguridade operacional.

O Programa, que aprobará o Goberno como complemento das actuacións inspectoras, constitúe un sistema de xestión da seguridade que, por unha parte, definirá a política e os obxectivos de seguridade operacional aérea do Estado e, por outra, permitirá o establecemento dun sistema de captación, recompilación, procesamento, intercambio e análise de toda a información relevante sobre a seguridade operacional, a adopción e o seguimento de medidas mitigadoras do risco e a promoción da seguridade.

A integración no Programa de toda a información en materia de seguridade mellorará a identificación de todos aqueles eventos precursores dos accidentes e incidentes aéreos, anticipándose a unha potencial degradación das barreiras de seguridade establecidas, reforzando, polo tanto, os niveis de seguridade e previndo posibles accidentes e incidentes. Ademais, permitirá a análise das ameazas para a seguridade detectadas no día a día do sector aeronáutico e o exame da eficacia das medidas correctoras aplicadas, posibilitando a identificación do nivel e tipo de riscos nos distintos ámbitos funcionais e a efectividade das medidas aplicadas para manter e mellorar os niveis de seguridade, impulsando a aplicación das mellores prácticas.

Como medida complementaria aos obxectivos de seguridade que se fixen no Programa inclúese a supervisión e avaliación periódica do grao de cumprimento dos obxectivos de mellora do nivel de seguridade operacional comprometidos polos provedores de servizos e produtos aeronáuticos, no marco dos seus respectivos sistemas de xestión de seguridade.

No marco de aplicación do Programa determinaranse regulamentariamente as administracións públicas e demais suxeitos do sector público e privado que quedarán vinculados a el e o alcance das súas obrigas.

As administracións públicas, civís e militares, con competencias en materia de seguridade operacional ou que incidan nela, e os órganos competentes para a investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, quedarán, en todo caso, vinculados ao Programa e deberán actuar coordinadamente. Non obstante, o Programa non atribúe competencias de control ou supervisión en materia de seguridade operacional e, por tanto, non afecta as competencias que a normativa vixente atribúe aos distintos organismos, órganos, entes e entidades do sector público.

Por último, e para asegurar a máxima colaboración de todos os suxeitos implicados, garántese a protección da información subministrada no marco do Programa e protéxense os profesionais aeronáuticos, civís e militares, dos efectos adversos que puidesen derivar da súa colaboración co Programa ao subministrar información relevante en materia de seguridade, tanto fronte ao seu empregador como fronte aos organismos, órganos, entes e entidades públicos que conforman o Programa.

A Lei de seguridade aérea segue así as iniciativas da Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para continuar fortalecendo a seguridade operacional. Distintos anexos ao convenio e material guía da OACI serviron de fundamento ao Programa de seguridade operacional do Estado para aplicar dous principios básicos: a xestión dos riscos da seguridade operacional e a garantía da seguridade operacional. Ademais, posibilita que o Estado interactúe máis eficazmente cos provedores de produtos e servizos na resolución de problemas de seguridade operacional, actuando coordinadamente cos sistemas de xestión de seguridade operacional implantados neles.

A incorporación ao Programa dos órganos militares con competencias en materia de seguridade operacional da aviación civil exige modificar o artigo 2.2 da Lei de seguridade aérea, con excepción do capítulo que regula o Programa da exclusión do ámbito de aplicación da lei que o dito precepto realiza en relación coas aeronaves, instalacións, sistemas e persoal adscritos á defensa nacional.

Por outra parte, para seguir avanzando no fortalecemento da seguridade aérea introdúcese na Lei de seguridade aérea outras dúas melloras de tipo organizativo e substantivo.

En primeiro lugar, elimínase da Lei de seguridade aérea a regulación da investigación técnica de accidentes e incidentes abordada polo Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010, sobre investigación e prevención de accidentes e incidentes de aviación civil e polo que se derroga a Directiva 94/56/CE, a cuxa regulación se remite expresamente. Non obstante, refórzase a protección da información protexida na norma comunitaria abordando aqueles aspectos que deben ser completados polos ordenamentos nacionais, e asegúrase o cumprimento das obrigas impostas en relación coa información que se debe facilitar á Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil sobre o seguimento das súas recomendacións, tipificando como infracción o seu incumprimento.

Así mesmo, incídese na protección da información obtida no marco de aplicación do Programa estatal de seguridade operacional e modifícase a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil para fortalecer a independencia dos seus membros e reforzar o control parlamentario na designación do seu presidente e no seguimento das súas actuacións.

En segundo lugar, adóptanse distintas modificacións dirixidas a mellorar a capacidade de control e supervisión da Axencia Estatal de Seguridade Aérea, reforzando as potestades dos funcionarios con facultades de inspección e actualizando o réxime das entidades colaboradoras.

A nova regulación das entidades colaboradoras limita o seu ámbito de actuación á verificación e control dos requisitos establecidos pola normativa que resulte de aplicación ás actividades de aviación civil non reguladas por normas comunitarias. Conforme a normativa comunitaria vixente, as entidades colaboradoras poderían actuar, entre outras,

no ámbito das actividades realizadas coas aeronaves enumeradas no anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de febreiro de 2008, sobre normas comúns no ámbito da aviación civil e polo que se crea unha Axencia Europea de Seguridade Aérea e se derroga a Directiva 91/670/CEE do Consello, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE, ás cales, nos termos previstos nos artigos 4.4 e 4.5, non se aplica o dito regulamento. Entre elas, encóntranse as aeronaves históricas, as deseñadas para fins de investigación ou experimentación, as aeronaves construídas por afeccionados e as aeronaves de peso máximo no momento da engalaxe inferior ao descrito nese anexo.

A colaboración poderase estender á emisión do certificado ou autorización que acredite a conformidade coas normas aplicables e que permite o exercicio da actividade e á supervisión continuada da organización, persoa ou produto de que se trate.

Para axilizar o recurso a estas entidades, prevense na Lei de seguridade aérea os requisitos básicos que estas deben acreditar e que se concretarán na convocatoria que realice a Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

Así mesmo, refórzase a protección dos usuarios do transporte aéreo ao posibilitar un maior control do cumprimento polas compañías aéreas das obrigas impostas pola normativa comunitaria en materia de dereitos dos usuarios do transporte aéreo. Por último, imponse aos operadores aéreos a obriga de transportar gratuitamente, como equipaxe de man, os obxectos adquiridos nas tendas situadas nas áreas de embarque para evitar prácticas lesivas para os dereitos dos pasaxeiros e a actividade comercial dos aeroportos.

A disposición adicional primeira desta lei prevé dous mecanismos para que a Axencia Estatal de Seguridade Aérea se poida dotar de persoal especializado para o exercicio das súas funcións: a creación de tres especialidades propias en determinadas escalas de funcionarios dependentes do Ministerio de Fomento e a utilización, con carácter permanente, do sistema de concurso-oposición para a selección do persoal laboral e funcionario da Axencia. Nos ditos procesos de selección terase en conta a experiencia profesional dos candidatos.

Por último, modifícase o artigo 22 da Lei 66/1997, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, para actualizar a taxa por prestación de servizos e realización de actividades en materia de navegación aérea e incorporar a derivada daquelas actividades que debe realizar a Axencia Estatal de Seguridade Aérea, conforme as modificacións introducidas en materia de entidades colaboradoras e demostracións aéreas, e introdúcense unhas modificacións puntuais na Lei 48/1960, do 21 de xullo, de navegación aérea, co obxecto de adecuar o réxime de matrícula de aeronaves e documentación obrigatoria a bordo á realidade española actual.

Artigo único. *Modificación da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.*

A Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, queda modificada como segue:

Un. Modifícase o artigo 2.2, que pasa a ter a seguinte redacción:

«As aeronaves militares, os sistemas aeroportuarios e de navegación aérea e os servizos, actividades e instalacións adscritos á defensa nacional, así como o seu persoal, están excluídos do ámbito de aplicación desta lei e quedarán suxeitos á súa lexislación específica. Sen prexuízo de anterior, o disposto no título II, capítulo I, será de aplicación nas instalacións militares e sistemas de navegación aérea adscritos á defensa nacional que presten servizos á aviación civil.»

Dous. Dáse nova redacción á denominación do título II, que pasa a ter a seguinte redacción:

«TÍTULO II

Xestión en materia de seguridade operacional»

Tres. Introdúcese no título II o capítulo I, baixo a rúbrica de «Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil», que estará integrado polos artigos 11 e 12, que quedan redactados nos seguintes termos:

«CAPÍTULO I

Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil

Artigo 11. *Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil.*

1. Para mellorar, con carácter preventivo, os niveis de seguridade operacional aprobarase un Programa de seguridade operacional para a aviación civil, de conformidade cos requisitos adoptados en virtude do Convenio sobre aviación civil internacional e de acordo coas directrices da Unión Europea.

O Programa estatal de seguridade operacional do Estado establecerá a política e obxectivos de seguridade aérea do Estado, mediante a xestión dos riscos, o afianzamento, a promoción da seguridade e o establecemento dos indicadores de seguridade para a súa avaliación.

Especialmente, o Programa permitirá a recompilación, o intercambio e a análise da información sobre seguridade operacional e a súa xestión integrada.

A información sobre seguridade operacional facilitada voluntariamente na cal non se aprecie dolo ou negligencia grave non se poderá utilizar como medio de proba válido para calquera tipo de procedemento administrativo, nin poderá revelarse ao público, salvo o disposto no artigo 19, co fin de asegurar a continua dispoñibilidade para poder tomar medidas preventivas adecuadas e oportunas.

2. O Consello de Ministros, por proposta conxunta dos ministros de Fomento e Defensa, no ámbito das súas competencias, aprobará o Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil e acordará a súa revisión nos termos que se determinen regulamentariamente e designará o órgano superior responsable de impulsalo. Corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Aérea a iniciativa na elaboración do Programa para a súa elevación aos órganos competentes do Ministerio de Fomento.

Para a aprobación do Programa estatal de seguridade operacional deberase ter en conta, como principio básico, a protección sobre a información de seguridade operacional co fin de que esta non se utilice de forma inapropiada.

Antes da súa aprobación, o ministro de Fomento comparecerá ante a comisión competente do Congreso dos Deputados para informar das liñas xerais da proposta que se prevé elevar ao Consello de Ministros.

Estableceranse regulamentariamente os órganos, organismos públicos, entes, entidades, e suxeitos, públicos e privados, obrigados polo Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil, e o alcance das súas obrigas, así como as funcións que corresponden ao órgano superior responsable de impulsalo.

3. En todo caso, quedarán obrigados polo Programa os organismos, órganos, entes e entidades do sector público civil e militar, con competencias en materia de control ou supervisión sobre a seguridade operacional da aviación civil ou que incidan nela, debendo concretarse regulamentariamente os mecanismos de coordinación entre eles.

Así mesmo, intégranse no Programa, cos límites previstos no artigo 18.1, segundo parágrafo, os órganos competentes para a investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.

4. Entre as obrigas dos provedores de servizos e produtos aeronáuticos, públicos ou privados, vinculados polo Programa de conformidade co previsto no número 2, incluíranse, en todo caso, a subministración da información que se lles requira e o establecemento, de acordo coa normativa vixente, de sistemas de xestión de seguridade operacional nas súas organizacións. Se así o prevé a normativa comunitaria, estes sistemas poderanse integrar con outros sistemas de calidade,

seguridade aeroportuaria, saúde ocupacional e seguridade individual, e protección do ambiente.

Estes sistemas deberán identificar ameazas para a seguridade, aplicar as medidas preventivas para manter un nivel aceptable de seguridade e mellorar o dito nivel, así como garantir, en todo momento, a confidencialidade da información que poida levar a identificar datos de carácter privado do persoal implicado, nos termos previstos regulamentariamente conforme a normativa OACI. No marco dos ditos sistemas, os provedores de servizos e produtos aeronáuticos acordarán cos organismos, órganos, entes e entidades do sector público a que se refire o primeiro parágrafo do número 3 obxectivos de mellora do nivel de seguridade operacional, cuxo cumprimento se supervisará permanentemente e se avaliará de maneira periódica.

Entre outros, quedan vinculados ao Programa os provedores de servizos de navegación aérea para a aviación civil, os xestores de aeródromos civís de uso público, os operadores de transporte aéreo por avión ou helicóptero, as escolas de formación en voo, as organizacións aprobadas de mantemento de aeronaves e os operadores de traballos aéreos cuxa vinculación ao Programa se considere relevante para a seguridade operacional da aviación civil.

Os provedores de servizos e produtos aeronáuticos vinculados ao Programa que, conforme a lexislación aplicable, non estean obrigados a dispoñer de sistemas de xestión da seguridade operacional deberán implantar mecanismos equivalentes que contribúan a alcanzar os obxectivos do Programa, nos termos que se establezan nel e no regulamento de desenvolvemento deste título.

5. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea é a entidade competente para coordinar a implantación e execución do Programa, así como para o seguimento do cumprimento dos obxectivos de seguridade operacional fixados nel, sen que isto altere as competencias que a normativa vixente lles atribúe ás autoridades nacionais de supervisión e ao resto dos organismos, órganos, entes e entidades a que se refire o número 3, primeiro parágrafo.

Os organismos, órganos, entes e entidades do sector público a que se refire o primeiro parágrafo do número 3, incluída a Axencia Estatal de Seguridade Aérea, son responsables da definición, execución e xestión do Programa no ámbito das súas respectivas competencias.

No primeiro semestre de cada ano, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea elevará ao secretario de Estado de Transportes unha memoria anual sobre o grao de implantación e execución do Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil e o nivel de cumprimento no exercicio anterior dos obxectivos fixados nel. O ministerio de Fomento remitirá esta memoria anual ás comisións competentes do Congreso dos Deputados e do Senado.

Artigo 12. *Protección da información do Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil.*

1. Os organismos, órganos, entes e entidades do sector público a que se refire o artigo 11.3, primeiro parágrafo, utilizarán a información facilitada polos provedores de servizos e produtos aeronáuticos no marco do Programa para os exclusivos efectos de prever, avaliar os riscos para a seguridade e mellorar os niveis de seguridade operacional. Así mesmo, estes obrigados absteranse de adoptar calquera tipo de medida desfavorable como consecuencia da dita información ou de incorporala a procedementos xa iniciados, salvo que conste de forma manifesta que as actuacións realizadas se produciron con dolo ou negligencia grave.

O disposto no parágrafo anterior non obsta para que se utilice o resultado das análises da información facilitada no marco do citado Programa para orientar a inspección aeronáutica cara ás áreas que requiran maior prevención.

2. Os empregados, civís e militares, dos provedores de servizos e produtos aeronáuticos obrigados polo Programa que informen sobre accidentes, sucesos,

deficiencias de seguridade ou ameazas con afección, real ou potencial, sobre a seguridade operacional, non poderán sufrir, polo feito de informaren, efectos adversos no seu posto de traballo por parte do empregador, público ou privado, salvo nos supostos en que se acredite mala fe na súa actuación.

Entenderanse nulas e sen efecto legal ningún as decisións do empregador tomadas en prexuízo ou detrimento dos dereitos laborais dos traballadores que actuasen conforme o sinalado no parágrafo anterior.

3. O disposto no número 1 será aplicable ás medidas preventivas adoptadas polos provedores de servizos e produtos aeronáuticos no marco dos seus sistemas de xestión da seguridade operacional ou mecanismos equivalentes habilitados conforme o previsto no artigo anterior.»

Catro. Introdúcese no título II o capítulo II, baixo a rúbrica «Investigación técnica de accidentes e incidentes da aviación civil», no cal se integran os artigos 13 a 17:

«CAPÍTULO II

Investigación técnica de accidentes e incidentes da aviación civil»

Cinco. Modifícase o artigo 14, que queda redactado como segue:

«Artigo 14. *Composición e funcións.*

1. O Pleno da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un presidente, un mínimo de catro e un máximo de nove vogais, designados polo ministro de Fomento entre persoas de recoñecido prestixio e acreditada cualificación profesional no ámbito da aviación civil, para o cal se terán en conta os coñecementos técnicos, a experiencia profesional e os títulos obtidos.

2. O ministro de Fomento, con carácter previo á súa designación, poñerá en coñecemento da comisión competente do Congreso dos Deputados o nome das persoas propostas como presidente e vogais da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, e trasladaralle os seus currículos.

Dentro do prazo dun mes desde a recepción da correspondente comunicación, a comisión competente do Congreso dos Deputados manifestará a súa aceptación da persoa proposta como presidente ou o seu veto razoado. Durante este prazo, a citada comisión poderá acordar a comparecencia do candidato proposto para presidente para dar conta das liñas básicas de actuación que desenvolverá a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil durante o seu mandato.

Transcorrido o dito prazo sen manifestación expresa do Congreso, entenderase aceptada a proposta e o ministro de Fomento designará o candidato.

3. O presidente e os vogais da comisión renovaranse cada seis anos. Todos os membros da comisión actuarán con independencia no exercicio das súas funcións.

4. Os membros da comisión cesarán no seu cargo por renuncia aceptada polo ministro de Fomento, expiración do termo do seu mandato ou por separación acordada polo ministro de Fomento e fundada na incapacidade permanente para o exercicio das súas funcións, sanción firme por infraccións graves ou moi graves en materia de seguridade aérea, grave incumprimento das súas obrigas ou condena por delito doloso.

Nos supostos de separación do cargo, o ministro de Fomento remitirá á comisión competente do Congreso dos Deputados unha comunicación en que conste a causa da separación.

5. A comisión, dentro do primeiro semestre do ano, elaborará unha memoria sobre as actividades e recomendacións realizadas no ano natural anterior, así como sobre a información recibida sobre o estado de implantación das recomendacións

efectuadas en anos anteriores. A memoria remitírase anualmente ao Ministerio de Fomento para o seu traslado ás comisións competentes do Congreso dos Deputados e do Senado.»

Seis. Modifícase o artigo 15, que pasa a ter a seguinte redacción:

«Artigo 15. *Réxime xurídico da investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil e do funcionamento da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.*

O réxime da investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil rexeráse polo disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010, sobre investigación e prevención de accidentes e incidentes na aviación civil e polo que se derroga a Directiva 94/56/CE e as súas normas de aplicación e desenvolvemento.

Desenvolveranse regulamentariamente as normas precisas para a investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil, incluídas as regras de funcionamento da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.»

Sete. Modifícase o artigo 16, que queda redactado como segue:

«Artigo 16. *Publicidade dos informes e recomendacións e o seu seguimento.*

A publicidade dos informes e recomendacións da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil e o seu seguimento levaráse a cabo de conformidade co previsto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010.

Cando os destinatarios das recomendacións sexan as autoridades españolas deberán, ademais, avaliar as recomendacións da comisión e, se for o caso, adoptar as medidas proporcionais e apropiadas para prever a posible repetición de accidentes e incidentes.»

Oito. Modifícase o artigo 17, que queda redactado como segue:

«Artigo 17. *Custo da busca, recuperación, conservación e destino dos restos.*

1. Os custos derivados da busca, recuperación e conservación dos restos do accidente poderán ser repercutidos nos explotadores, propietarios e fabricantes das aeronaves involucradas no accidente se a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, en consulta coas autoridades de investigación dos Estados involucrados, considera que eses labores están xustificadas por necesidades da investigación.

En circunstancias excepcionais, a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil poderá facerse cargo total ou parcialmente dos ditos custos cando, como consecuencia das actividades de busca, recuperación e conservación dos restos, se incorra en gastos extraordinarios.

Cando deixe de ser necesaria a conservación dos restos para a investigación técnica do accidente, e salvo que proceda a súa custodia xudicial, a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil poderaos poñer á disposición dos seus propietarios ou explotadores, que se deberán facer cargo deles no prazo dun mes contado desde o día seguinte ao da súa posta á disposición. Noutro caso, a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil acordará, con cargo aos propietarios, o destino que se deba dar a tales bens.

2. Na aplicación do disposto neste artigo, a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil non está suxeita ao cumprimento do previsto nos artigos 138 e 139 da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea.

3. A exacción dos gastos previstos neste artigo poderá levarse a cabo polo procedemento administrativo de constrinximento.»

Nove. Engádesse ao título II un novo capítulo III, integrado polos artigos 18 e 19, que pasan a ter a seguinte redacción:

«CAPÍTULO III

Protección da información

Artigo 18. *Carácter reservado da información.*

1. Os datos, rexistros, gravacións, declaracións, comunicacións, indicadores e informes facilitados no marco do Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil polos provedores de servizos e produtos aeronáuticos aos organismos, órganos, entes e entidades do sector público a que se refire o artigo 11.3, parágrafo primeiro, teñen carácter reservado e só poden ser utilizados para os fins previstos nel.

O deber de reserva en relación coa información obtida na investigación técnica dos accidentes ou incidentes na aviación civil rexeráse polo previsto no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010.

En todo caso, a información a que se refiren os parágrafos anteriores solicítase coa única finalidade de reforzar a seguridade operacional e previr futuros accidentes e incidentes, e non coa finalidade de determinar culpas ou responsabilidades.

2. Este deber de reserva vinculará:

a) A todos os organismos, órganos, entes e entidades do sector público a que se refire o artigo 11.3, parágrafo primeiro, e a quen preste servizos neles.

b) Os membros do Pleno da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, o persoal investigador que a asiste e o resto do persoal ao seu servizo, así como a quen estes subministrasen información no marco da investigación.

c) Cantas persoas teñan acceso á dita información no exercicio de funcións con motivo da colaboración co Programa estatal de seguridade operacional da aviación civil ou na investigación dun accidente, ou de modo accidental.

3. O incumprimento do deber de reserva regulado neste artigo determinará as responsabilidades penais e as demais previstas polas leis.

4. Os obrigados polo deber de reserva non poderán prestar declaración nin publicar, comunicar ou exhibir datos ou documentos reservados, nin sequera despois de ter cesado no servizo, salvo permiso expreso, segundo corresponda, do órgano competente da Axencia Estatal de Seguridade Aérea ou da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, que só se poderá outorgar nos supostos previstos no artigo seguinte ou na normativa comunitaria que sexa de aplicación. Se este permiso non é concedido, a persoa afectada manterá a reserva e quedará exenta da responsabilidade que puiden derivar de denegar información ás instancias indicadas no dito precepto.

5. Os suxeitos do sector público e privado obrigados polo Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil establecerán protocolos que permitan preservar o carácter reservado da información.

Artigo 19. *Cesión ou comunicación da información.*

1. A información a que se refire o artigo 18.1 só poderá ser comunicada ou cedida a terceiros nos casos seguintes:

a) Cando sexa requirida polos órganos xudiciais ou polo Ministerio Fiscal para a investigación e persecución de delitos.

A Comisión de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil remitirá a información necesaria, limitándose a facilitar os antecedentes que consten no seu poder en relación cos factores contribuíntes que provocasen un accidente ou incidente aéreo. A identificación dos factores non implica a asignación da culpa ou a determinación da responsabilidade, civil ou penal.

b) Cando o soliciten as comisións parlamentarias de investigación a que se refire o artigo 76 da Constitución. Os membros da Comisión de Investigación que reciban a información estarán obrigados a manter a súa reserva.

O director da Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderá solicitar motivadamente que as sesións das ditas comisións parlamentarias se declaren secretas.

c) Cando a Axencia Estatal de Seguridade Aérea actúe en cumprimento de deberes de colaboración establecidos en normas internacionais, comunitarias ou nacionais, baixo a existencia de recíproca confidencialidade.

d) Cando, a xuízo dos organismos, órganos, entes e entidades do sector público a que se refire o artigo 11.3, parágrafo primeiro, se considere que a comunicación de determinados datos entre si ou á autoridade aeronáutica e ás persoas e organizacións aeronáuticas afectadas é necesaria para previr accidentes ou incidentes.

2. A información a que se refire o artigo 18.1, segundo parágrafo, só poderá ser comunicada ou cedida a terceiros nos supostos previstos pola normativa comunitaria que resulte da aplicación.

A Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil e o resto das autoridades ou institucións que puidesen estar implicadas nas actividades relacionadas coa investigación deberán subscribir os acordos previos de conformidade co previsto no artigo 12.3 do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010, nos cales se abordará, entre outros aspectos, o intercambio da información e o uso adecuado da información relativa á seguridade.

3. No suposto previsto no número 1.a) os obrigados a facilitar a información poderán solicitar aos órganos xudiciais ou ao Ministerio Fiscal que manteñan o carácter reservado desa información e que adopten as medidas pertinentes para garantir a reserva durante a tramitación do proceso.

O órgano xudicial poderá adoptar cantas medidas procedan para protexer a información e, en particular, poderá prohibir a súa publicación ou comunicación.»

Dez. Modifícase o artigo 25.2, ao cal, así mesmo, se engade unha letra d), e redáctanse de novo os números 3 e 4:

«2. Os funcionarios da Axencia Estatal de Seguridade Aérea facultados para a realización de funcións de inspección aeronáutica terán, no desempeño das súas funcións inspectoras, as seguintes atribucións:

(...)

d) A potestade de obrigar o persoal aeronáutico a se someter a probas para a detección do consumo de alcohol e substancias estupefacientes, psicotrópicas ou de efectos análogos. Regulamentariamente, estableceranse as condicións e requisitos que se deben cumprir para a realización de tales probas.

3. O persoal que desempeñe, participe ou desempeñase ou participase en funcións relacionadas coa inspección aeronáutica está obrigado a gardar o debido segredo respecto dos feitos, datos, informacións, orixe de posibles denuncias ou antecedentes que coñecesen en relación co exercicio das súas funcións. Os obrigados polo deber de segredo non poderán divulgar, comunicar ou difundir esta información e só poderán prestar declaración cando expresamente fosen autorizados para isto pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

4. As persoas físicas e xurídicas, públicas ou privadas, que sexan obxecto de inspección ou supervisión teñen o deber de colaborar e facilitar o bo fin dela, e de

comparecer ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea cando fosen requiridos para isto polo persoal que desenvolva os labores de inspección.»

Once. Modifícase o artigo 26, que queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 26. *Entidades e persoal colaborador.*

1. Nas actividades de aviación civil non reguladas por normas comunitarias sobre aviación civil, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderá levar a cabo, a través de persoas e entidades colaboradoras debidamente autorizadas, as actividades de verificación e control dos requisitos establecidos pola normativa que resulte de aplicación e a emisión dos certificados ou autorizacións que acrediten a conformidade coas normas aplicables, así como a supervisión continuada da organización, persoa ou produto de que se trate.

As persoas e entidades colaboradoras actuarán baixo a dirección e supervisión continuada da Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

2. As persoas e entidades colaboradoras, para seren autorizadas, deberán cumprir as seguintes condicións:

a) Dispoñer de medios adecuados, capacidade e especialización técnica acreditadas.

b) Ter implantado un sistema de calidade que deberá estar aprobado pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

c) Respetar na súa actuación os principios de obxectividade, imparcialidade e confidencialidade respecto aos datos ou información que coñezan por razón da súa actividade.

d) Contratar os seguros ou constituír os depósitos ou fianzas que se establezan para cubrir a súa responsabilidade polos riscos derivados da súa actuación.

e) Non intervir, directamente nin como representantes autorizados ou colaboradores, no deseño, fabricación, comercialización ou mantemento de produtos, pezas, equipamentos, compoñentes ou sistemas, na súa explotación ou utilización, ou na prestación de servizos relacionados con eles.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea decidirá, mediante convocatoria pública, os ámbitos que se abrirán á colaboración de persoas ou entidades interesadas. Na convocatoria pública concretaranse os requisitos exixibles ás persoas ou entidades que concorran e determinarase o alcance da autorización outorgada, que será de carácter indefinido.

A Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderá revogar a autorización en caso de incumprimento das condicións exixidas para o seu funcionamento, así como cando, motivadamente, acorde realizar por si mesma as actividades encomendadas ás persoas ou entidades colaboradoras.

4. Nos supostos en que a Axencia Estatal de Seguridade Aérea autorice as persoas ou entidades colaboradoras para a emisión dos certificados ou autorizacións que acrediten a conformidade coas normas aplicables e a supervisión continuada da organización, persoa ou produto de que se trate, tramitarase ante elas todo o procedemento ata a concesión da certificación ou autorización, a súa renovación ou revogación.

No resto dos supostos, o resultado da actividade de verificación ou control integrarase no procedemento administrativo que se tramite ante a Axencia Estatal de Seguridade Aérea para a emisión da certificación ou autorización, a súa renovación ou revogación.

5. Fronte aos actos das persoas ou entidades colaboradoras que se incardinan nos supostos previstos no artigo 107.1 da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, os interesados poderán reclamar ante a persoa ou entidade colaboradora.

A resolución destas reclamacións poderá ser impugnada ante o director da Axencia Estatal de Seguridade Aérea. A este recurso seralle de aplicación o disposto para o recurso de alzada na Lei 30/1992, do 26 de novembro.»

Doce. Engádense ao artigo 33 dous novos números, o 14.^a e 15.^a, que pasan a ter a seguinte redacción:

«14.^a Facilitarlles aos órganos e organismos públicos obrigados polo Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil a información relativa á súa actividade que se lles requira no marco daquel e, en particular, a que permita determinar o grao de cumprimento dos obxectivos de seguridade operacional.

15.^a Cumprir os compromisos adquiridos ante os organismos públicos obrigados polo Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil.»

Trece. Modifícase o artigo 36, para numerar a súa actual redacción como número 1 e engadirlle un novo número 2, coa seguinte redacción:

«2. Así mesmo, os operadores a que se refire o número anterior e, en xeral, as aeronaves de nacionalidade española que sobrevoen o espazo aéreo doutro Estado signatario do Convenio internacional de aviación civil están obrigados a respectar as regras e os regulamentos que rexan sobre voos e manobras de aeronaves e a atender as instrucións de interceptación dadas polas autoridades competentes do dito Estado para poñer fin a actos de violación do seu espazo aéreo, de conformidade co previsto no citado convenio.

A Axencia Estatal de Seguridade Aérea é competente para o control do previsto neste número cando non se opoña a isto a normativa do Estado subxacente e o dito Estado non iniciase ningún procedemento administrativo ou xudicial sobre os mesmos feitos.»

Catorce. Modifícase o artigo 37 para numerar a súa actual redacción como número 1 e engadir un novo número 2 do seguinte teor:

«2. As compañías dedicadas ao transporte aéreo comercial están obrigadas, ademais, a:

1.^a Cumprir coas obrigas establecidas para a protección dos dereitos dos pasaxeiros no Regulamento (CE) 261/2004, do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de febreiro de 2004, polo que se establecen normas comúns sobre compensación e asistencia aos pasaxeiros aéreos en caso de denegación de embarque e cancelación ou grande atraso dos voos, e no Regulamento (CE) 1107/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 5 de xullo de 2006, sobre os dereitos das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida no transporte aéreo.

2.^a Informar das causas da cancelación ou do atraso do voo, así como dos dereitos que asisten os pasaxeiros afectados. Esta información, que deberá ser veraz e precisa, será ofrecida polas compañías de forma inmediata, sen necesidade de que lles sexa requirida polos pasaxeiros, tras ter coñecemento das circunstancias que concorran.»

Quince. Modifícase o artigo 37, para engadir un novo número 3, do seguinte teor:

«3. As compañías aéreas con licenza española deberán dispoñer dun plan de asistencia ás vítimas e aos seus familiares en caso de accidente aéreo de aviación civil no prazo de seis meses desde a entrada en vigor do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010, e executalo en caso de accidente.

Este plan de asistencia será auditado pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, logo de informe preceptivo do Ministerio do Interior.»

Dezaseis. Engádese un novo artigo 48 bis co seguinte teor:

«Artigo 48 bis. *Infraccións en relación con control do tránsito aéreo.*

1. Constitúen infraccións administrativas moi graves en relación co control do tránsito aéreo as seguintes condutas realizadas polos controladores de tránsito aéreo:

1.^a Simular enfermidade ou diminución da capacidade psicofísica ou dificultar ou negarse a realizar os controis médicos aos cales fai referencia o número 4 do artigo 34.

2.^a Dificultar, atrasar ou negarse a realizar os labores de formación ou instrución que sexan establecidos polo provedor de servizos de tránsito aéreo no exercicio do seu poder de organización e dirección.

3.^a Dificultar, atrasar ou negarse a recibir a formación ou instrución que fose establecida polo provedor de servizos de tránsito aéreo no exercicio do seu poder de organización e dirección.

4.^a Dificultar, atrasar ou negarse a realizar as probas ou exames de aptitude física, psíquica ou de competencia lingüística que estableza o provedor de servizos de tránsito aéreo, na forma e nos prazos que este considere pertinentes para garantir a eficacia, a continuidade e a seguridade do servizo.

5.^a Obstaculizar ou impedir as probas de calidade ou auditorías que realice tanto o provedor de servizos de tránsito aéreo como a Autoridade Nacional de Supervisión.

6.^a A falta de asistencia inxustificada ao posto de traballo, o abandono deste sen autorización do provedor de servizos de tránsito aéreo, así como a non atención inxustificada ao servizo de imaxinaria que teña programado cando fose convocado polo dito provedor.

7.^a Nos supostos de cambio de provedor de tránsito aéreo, dificultar, obstaculizar ou negarse a prestar a debida colaboración e a subministrar a formación e instrución, así como a información necesaria para que o dito cambio se produza con garantías de seguridade, eficacia e continuidade.

2. Ademais das sancións e as medidas indemnizatorias que correspondan conforme o sinalado nos artigos 55 e 57, as infraccións previstas no número anterior comportarán, en todo caso, a sanción accesoria de perda definitiva da licenza de control de tránsito aéreo de que sexa titular o responsable da infracción.

3. Tanto os provedores de servizo de navegación aérea como a autoridade aeronáutica terán pleno acceso ás gravacións e comunicacións relativas ao control do tránsito aéreo para poder controlar, supervisar, auditar e inspeccionar a prestación do servizo, así como para realizar o estudo ou análise dos posibles incidentes producidos.

Os provedores de tránsito aéreo e a autoridade aeronáutica establecerán os mecanismos necesarios para preservar a confidencialidade das comunicacións, e non poderán difundir ningún dos datos, gravacións ou comunicacións que obtivesen en aplicación do establecido neste número, cumprindo co disposto no Regulamento (UE) n.º 996/2010, do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010.

Así mesmo, a información sobre seguridade operacional facilitada voluntariamente no marco do Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil terá a protección prevista nos artigos 11.1, parágrafo final, e 12.»

Dezasete. Modifícase o artigo 50.2.3.^a, que queda redactado nos seguintes termos:

«3.^a O incumprimento dos deberes de reserva e confidencialidade establecidos nos artigos 18 e 26.2, letra c), desta lei e no Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de outubro de 2010.»

Dezaioito. Modifícase o artigo 50.2 engadíndolle o número 4.^a, do seguinte teor:

«4.^a O incumprimento polos suxeitos sometidos a esta lei da obriga de informar xustificadamente acerca das medidas que se van adoptar ou das razóns polas cales non se adoptarán medidas, como consecuencia das recomendacións remitidas pola autoridade de investigación técnica de accidentes ou do atraso en cumprir tales obrigas, así como da obriga de informar acerca do seu estado de cumprimento ou posibles desviacións.»

Dezanove. Modifícase o artigo 50.3 engadíndolle dous novos números 6.^a e 7.^a, do seguinte teor:

«6.^a O incumprimento da obriga de proporcionar a lista de pasaxeiros embarcados ou a lista de mercadorías perigosas embarcadas nos prazos establecidos pola normativa comunitaria aplicable, en caso de accidente aéreo.

7.^a O incumprimento da obriga de dispoñer dun plan adecuado de asistencia ás vítimas e familiares de accidente aéreo, así como da obriga de executalo en caso de se producir o dito accidente.»

Vinte. Modifícase o número 2 do artigo 55, que queda redactado como segue:

«2. Cando as infraccións fosen cometidas polas entidades colaboradoras de inspección, as compañías que realicen transporte aéreo comercial, as organizacións de deseño, fabricación ou mantemento de aeronaves, os provedores de servizos de navegación aérea, os axentes de servizos aeroportuarios, os xestores de aeroportos, aeródromos ou instalacións aeroportuarias e, en xeral, as persoas físicas ou xurídicas que desenvolvan actividades incluídas no ámbito de aplicación desta lei con carácter comercial ou que as realicen a cambio dunha contraprestación económica non salarial, as sancións aplicables serán as seguintes:

- a) Para as infraccións leves, apercibimento ou multa de 4.500 ata 70.000 euros.
- b) Para as infraccións graves, multa de 70.001 a 250.000 euros.
- c) Para as infraccións moi graves, multa de 250.001 a 4.500.000 euros.»

Vinte e un. Engádese un novo título VI coa seguinte redacción:

«TÍTULO VI

Ingresos dos xestores de aeroportos

CAPÍTULO I

Ingresos dos xestores da rede de “Aena Aeropuertos, S.A.”

Artigo 68. *Ingresos de “Aena Aeropuertos, S.A.”*

1. Salvo o disposto no número seguinte, ten a consideración de prezo privado todo ingreso que perciba “Aena Aeropuertos, S.A.” no exercicio da súa actividade.

2. Terán a consideración de prestacións patrimoniais de carácter público as prestacións que a citada sociedade deba percibir nos seguintes supostos:

a) Pola utilización das pistas dos aeroportos civís e de utilización conxunta e das bases aéreas abertas ao tráfico civil polas aeronaves e a prestación dos servizos precisos para a dita utilización, distintos da asistencia en terra ás aeronaves, pasaxeiros e mercadorías.

b) Polos servizos de tránsito aéreo de aeródromo que facilite o xestor aeroportuario, sen prexuízo de que tales servizos se presten a través dos provedores de servizos de tránsito aéreo debidamente certificados que fosen contratados por aquel e designados para o efecto polo Ministerio de Fomento.

c) Polos servizos de meteoroloxía que facilite o xestor aeroportuario, sen prexuízo de que tales servizos se presten a través dos provedores de servizos de meteoroloxía debidamente certificados e, ademais, designados para o efecto polo Ministerio de Medio Ambiente, e Medio Rural e Mariño.

d) Polos servizos de inspección e control de pasaxeiros e equipaxes nos recintos aeroportuarios.

e) Pola utilización, por parte dos pasaxeiros, das zonas terminais aeroportuarias non accesibles aos visitantes, así como das facilidades aeroportuarias complementarias.

f) Polos servizos que permiten a mobilidade xeral dos pasaxeiros e a asistencia necesaria ás persoas con mobilidade reducida (PMR) para permitirles desprazarse desde un punto de chegada ao aeroporto ata a aeronave, ou desde esta a un punto de saída, incluíndo o embarque e desembarque.

g) Pola utilización das zonas de estacionamento de aeronaves habilitadas para o efecto nos aeroportos.

h) Pola utilización das instalacións aeroportuarias para facilitar o servizo de embarque e desembarque de pasaxeiros ás compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas ou a simple utilización dunha posición de plataforma que impida a utilización da correspondente pasarela a outros usuarios.

i) Pola utilización do recinto aeroportuario nas operacións de carga e descarga de mercadorías.

j) Pola utilización do recinto aeroportuario para o transporte e subministración de combustibles e lubricantes, calquera que sexa o modo de transporte ou subministración.

k) Pola utilización do recinto aeroportuario para a prestación de servizos de asistencia en terra que non se encontre gravado por outra contraprestación específica.

3. As contías das prestacións patrimoniais de carácter público referidas no número anterior poderanse actualizar cada ano pola Lei de orzamentos xerais do Estado de conformidade co sinalado no capítulo III.

4. Non se deberán satisfacer as prestacións patrimoniais de carácter público a que se fai referencia no número 2 polas operacións realizadas polas aeronaves de Estado españolas, as aeronaves que presten servizo para as comunidades autónomas e outras entidades locais, sempre e cando realicen servizos públicos non comerciais, e as aeronaves de Estado estranxeiras, no caso de que os Estados a que pertencen concedan análoga exención ás aeronaves de Estado españolas.

Artigo 69. Xestión e cobramento dos ingresos de "Aena Aeropuertos, S.A." e as súas sociedades filiais.

1. A xestión e cobramento dos prezos privados referidos no número 1 do artigo anterior levaraa a cabo "Aena Aeropuertos, S.A." con sometemento ao dereito privado.

Corresponde á xurisdición ordinaria a resolución de cantas controversias se susciten en relación coa xestión e cobramento destes prezos.

2. Corresponderá a xestión, a liquidación e o cobramento de todas as prestacións patrimoniais de carácter público referidas no número 2 do artigo anterior a "Aena Aeropuertos, S.A." ou ás súas filiais, que poderán utilizar para a efectividade do cobramento a vía de constrinximento, cuxa xestión a realizarán os órganos de recadación da Axencia Estatal de Administración Tributaria.

3. Fronte aos actos de xestión, liquidación e cobramento das prestacións patrimoniais de carácter público ditados por "Aena Aeropuertos, S.A." ou polas súas sociedades filiais, os obrigados ao pagamento poderán interpoñer reclamación económico-administrativa conforme o procedemento establecido no capítulo IV do título V da Lei 58/2003, do 17 decembro, xeral tributaria, así como no Regulamento

xeral de desenvolvemento da Lei 58/2003, do 17 de decembro, xeral tributaria, en materia de revisión en vía administrativa.

Non obstante, contra as resolucións dos tribunais económico-administrativos que resolvan as reclamacións interpostas contra os actos de "Aena Aeropuertos, S.A." ou das súas sociedades filiais non se poderán interpoñer nin o recurso ordinario de alzada, nin o recurso extraordinario de alzada para a unificación de criterio, extraordinario para a unificación de doutrina nin extraordinario de revisión.

4. A competencia para coñecer das reclamacións económico administrativas axustarase ás seguintes regras:

a) O Tribunal Económico-Administrativo Central coñecerá:

1.º En única instancia, das reclamacións económico-administrativas que se interpoñan contra os actos ditados polos órganos de "Aena Aeropuertos, S.A."

2.º Da rectificación de erros en que incorran as súas propias resolucións, de acordo co disposto no artigo 220 da Lei 58/2003, do 17 decembro, xeral tributaria.

b) Os tribunais económico-administrativos rexionais e locais coñecerán:

1.º En única instancia, das reclamacións que se interpoñan contra os actos ditados polos órganos das sociedades filiais xestoras de aeroportos.

2.º Da rectificación de erros en que incorran as súas propias resolucións, de acordo co disposto no artigo 220 de Lei 58/2003, do 17 decembro, xeral tributaria.

c) Tratándose de actos ditados polas sociedades filiais de "Aena Aeropuertos, S.A.", a competencia dos tribunais económico-administrativos rexionais e locais virá determinada polo domicilio fiscal da sociedade filial contra a que interpoña a reclamación.

5. O rendemento das prestacións patrimoniais de carácter público destinarase, exclusivamente, ao financiamento dos aeroportos dependentes da sociedade "Aena Aeropuertos, S.A." ou das súas filiais.

A sociedade poderá denegar a prestación do servizo se non se produce o pagamento anticipado da prestación patrimonial pública ou non se ofrece garantía suficiente por parte do usuario.

A Intervención Xeral do Estado velará pola correcta xestión e aplicación destes ingresos.

Artigo 70. *Ingresos das sociedades filiais xestoras de aeroportos.*

1. As sociedades filiais xestoras de aeroportos xestionarán e percibirán todos os prezos privados e as prestacións patrimoniais de carácter público derivadas dos servizos e actividades desenvolvidas nos aeroportos atribuídos á súa xestión.

2. Non obstante o sinalado no número anterior, mediante convenio de colaboración suscrito entre "Aena Aeropuertos, S.A." e cada sociedade filial determinarase a porcentaxe de ingresos que estas últimas deban aboar a "Aena Aeropuertos, S.A." para o mantemento da rede. Estes convenios de colaboración poderanse modificar cando se alteren as circunstancias que se tomaron en consideración no momento da súa subscrición.

3. Coas excepcións previstas neste artigo, aplicarase ás sociedades filiais xestoras de aeroportos o mesmo réxime económico-financeiro de "Aena Aeropuertos, S.A."

Artigo 71. *Ingresos das concesionarias de servizos aeroportuarios.*

Os ingresos que perciban as concesionarias de servizos aeroportuarios no exercicio da súa actividade aeroportuaria terán a natureza de prezos privados. A súa xestión e cobramento realizarase con sometemento ao dereito privado.

CAPÍTULO II

Prestacións patrimoniais de carácter público*Sección 1.ª Aspectos xerais*Artigo 72. *Definicións.*

Para os efectos da aplicación das presentes prestacións de carácter público entenderase por:

1. Aeroporto: todo aeroporto, aeroporto de utilización conxunta, base aérea aberta ao tráfico civil ou heliporto xestionado por "Aena Aeropuertos, S.A."

2. Pasaxeiros: as persoas que sexan transportadas en calquera aeronave en calidade de viaxeiros como consecuencia dun contrato de transporte ou arrendamento ou a título privado, e aquelas persoas que non sexan membros da tripulación.

Pasaxeiro EEE: pasaxeiro embarcado con destino a un aeroporto do Espazo Económico Europeo.

Pasaxeiro internacional: pasaxeiro embarcado con destino a un aeroporto fóra do Espazo Económico Europeo.

3. Peso máximo no momento da engalaxe: o peso máximo certificado de engalaxe da aeronave, expresado en toneladas métricas, será o que figura no certificado de aeronavegabilidade. Cando non se coñeza o peso, utilizarase o peso da aeronave máis pesada que se coñeza do mesmo tipo.

4. Voos de adestramento: os voos realizados por aeronaves de compañías de transporte aéreo comercial para o adestramento ou cualificación de pilotos. Estes voos deben estar previamente autorizados pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea e programados como tales.

5. Voos de escola: aqueles cuxa finalidade sexa a aprendizaxe e o adestramento de pilotos, sempre que se realicen en aeronaves de escola e aeroclub, autorizados pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea e cando o inicio e final da operación se realicen nun mesmo aeroporto. Será necesario que o alumno acredite a súa condición de alumno piloto na presentación do plan de voo ante a Oficina de Notificación dos Servizos de Tránsito Aéreo.

6. Ruído certificado: nivel de ruído lateral, de aproximación e de engalaxe, que figure no certificado de ruído da aeronave, expresado en EPNdB.

7. Ruído determinado: nivel de ruído lateral, de aproximación e de engalaxe, expresado en EPNdB, froito da aplicación das seguintes fórmulas:

Ruído lateral:

Peso	0-35 t	35-400 t	Máis de 400 t
Nivel	94	$80,87 + 8,51\text{Log}(\text{mtow})$	103

Ruído aproximación:

	0-35 t	35-280 t	Máis de 280 t
Nivel	98	$86,03 + 7,75\text{Log}(\text{mtow})$	105

Ruído engalaxe:

Peso	0-48,1 t	48,1-385 t	Máis de 385 t
Nivel 1 ou 2 motores.	89	$66,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	101
Peso	0-28,6 t	28,6-385 t	Máis de 385 t
Nivel 3 motores.	89	$69,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	104

Peso	0-20,2 t	20,2-385 t	Máis de 385 t
Nivel 4 motores ou máis . .	89	71,65 + 13,29Log(motw)	106

8. Marxe acumulada: cifra expresada en EPNdB obtida sumando as diferenzas entre o nivel de ruído determinado e o nivel certificado de ruído en cada un dos tres puntos de medicións do ruído de referencia tal e como se definen no volume 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16 do Convenio sobre aviación civil internacional.

9. Avións de reacción subsónicos civís: avións cuxo peso máximo na engalaxe sexa igual ou superior a 34.000 kg, ou cunha capacidade interior máxima certificada para o tipo de avión de que se trate superior a 19 prazas de pasaxeiros, excluídas as prazas reservadas para a tripulación.

10. Desembarque: acto de saír dunha aeronave despois da aterraxe, exceptuados os tripulantes ou pasaxeiros que continúen a viaxe durante a seguinte etapa do mesmo voo directo.

11. Embarque: acto de subir a bordo dunha aeronave con obxecto de comezar un voo, exceptuados aqueles tripulantes ou pasaxeiros que embarcasen nunha das etapas anteriores do mesmo voo directo.

12. Voo directo: a operación das aeronaves que o explotador identifica na súa totalidade, designándoa co mesmo símbolo desde o punto de orixe ata o punto de destino con independencia do número de escalas.

13. Tempo entre calzos: tempo de permanencia dunha aeronave, contado desde a súa detención no punto de estacionamento ata a súa posta de novo en movemento.

Artigo 73. *Clasificación dos aeroportos.*

Para os efectos de aplicación das contías das prestacións a que se refire este capítulo, os aeroportos quedarán clasificados nas seguintes categorías:

- a) Grupo I: aeroporto de Madrid-Barajas e aeroporto de Barcelona.
- b) Grupo II: aeroportos cun tráfico igual ou superior aos 6.000.000 de pasaxeiros/ano.
- c) Grupo III: aeroportos cun tráfico igual ou superior a 2.000.000 e inferior a 6.000.000 de pasaxeiros/ano.
- d) Grupo IV: aeroportos cun tráfico superior a 500.000 e inferior a 2.000.000 de pasaxeiros/ano.
- e) Grupo V: aeroportos cun tráfico ata os 500.000 pasaxeiros/ano.

A inclusión dun aeroporto nun ou noutro grupo realizarase por anos naturais, tomando en consideración o tráfico habido en cada aeroporto no ano natural inmediato anterior, segundo as estatísticas de tráfico publicadas pola Dirección Xeral de Aviación Civil.

Sección 2.ª Prestación pública por aterraxe e servizos de tránsito de aeródromo

Artigo 74. *Obrigados ao pagamento.*

Estarán obrigadas ao pagamento da prestación por aterraxe e por servizos de tránsito de aeródromo as compañías aéreas e as restantes persoas físicas, xurídicas ou entidades que utilicen as pistas ou perciban os servizos definidos no artigo 68.2, letras a) e b).

Artigo 75. *Importes.*

1. O importe que se aboará polas prestacións reguladas nesta sección, por cada aeronave, será o resultado de aplicar ao peso máximo no momento da engalaxe da aeronave, expresado en toneladas métricas, tal como figura no certificado de

aeronavegabilidade ou no seu manual de voo, o importe das contías unitarias que se definen nos números seguintes, así como a recarga establecida no artigo 76.

2. As contías unitarias de cada unha das dúas tarifas serán iguais calquera que sexa a orixe do voo, nacional, do Espazo Económico Europeo ou internacional.

3. As contías unitarias para cada grupo de aeroporto serán as seguintes:

		Tarifa unitaria de aterrxaxe – Euros	Tarifa unitaria servizos de tránsito de aeródromo – Euros
Grupo I.	Madrid/Barajas	7,55	3,16
	Barcelona	6,65	3,14
Grupo II		6,31	3,09
Grupo III		5,29	2,83
Grupo IV		3,88	2,22
Grupo V		2,56	1,88

Cando os servizos de tránsito aéreo de aeródromo se presten baixo a modalidade de servizo de información de voo de aeródromo (AFIS), as contías anteriores da tarifa de servizo de tránsito de aeródromo reduciranse nun sesenta por cento.

4. Non obstante, o importe mínimo que se deberá pagar por operación en concepto de aterrxaxe e de servizos de tránsito de aeródromo será o seguinte para cada grupo de aeroportos:

		Importe mínimo por operación-aterrxaxe – Euros	Importe mínimo por operación- servizos tránsito aeródromo – Euros
Grupo I	Madrid-Barajas	151,00	70,20
	Barcelona	133,00	69,80
Grupo II		94,65	50,00
Grupo III		52,90	30,00
Grupo IV		19,40	15,00
Grupo V		10,24	7,00

O mínimo por operación non será de aplicación aos voos de escola e adestramento.

5. Aos voos de escola e adestramento aplicaráselles as seguintes contías unitarias:

		Tarifa unitaria de aterrxaxe – Euros	Tarifa unitaria de servizos de tránsito de aeródromo – Euros
Grupo I	Madrid/Barajas	5,32	3,51
	Barcelona	5,13	3,49
Grupo II		4,60	3,43
Grupo III		4,60	3,14
Grupo IV		4,11	2,47
Grupo V		3,63	2,09

Para os voos de adestramento e escola en manobras ou operacións de simulación de aterrxaxe e engalaxe sobre pista ou campo de voo, e para os efectos da tarifa de aterrxaxe anterior, aplicarase a seguinte táboa de equivalencia entre o

peso do avión e o número de aterraxes que haberá que contabilizar en períodos de 90 minutos ou fracción, independentemente do número de manobras ou pasadas que se realicen:

Tramos de peso		Coeficiente multiplicador por períodos de 90 minutos ou fracción
Porcións de peso en kg		
Desde	Ata	
1	4.999	2
5.000	40.000	6
40.001	100.000	5
100.001	250.000	4
250.001	300.000	3
300.001		2

As operacións reguladas no caso de voos de adestramento e de escola estarán condicionadas, en todo caso, á autorización preceptiva do aeroporto con base nas posibilidades operativas, dando prioridade absoluta á actividade aeroportuaria normal.

6. En operacións fóra do horario operativo do aeroporto, naqueles aeroportos en que estea autorizado o servizo, aplicaranse as seguintes contías unitarias, calquera que sexa o grupo en que quede englobada a dita instalación:

Tarifa unitaria ateraxe: 28 €/t.

Tarifa unitaria servizos de tránsito de aeródromo: as contías recollidas no número 4 deste artigo.

7. A contía unitaria de ateraxe prevista nos números 3, 4 e 6, nos aeroportos das Illas Canarias, Baleares, Ceuta e Melilla, reducirase nun 15% nos supostos de voos co territorio peninsular e nun 70% cando se trate de voos interinsulares.

Artigo 76. *Recarga por ruído.*

Nos aeroportos de Alicante, Barcelona, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur e Valencia para os avións de reacción subsónicos civís, os importes das contías unitarias que resulten de aplicación en función do previsto nos números 3 e 4 do artigo anterior incrementaranse nas seguintes porcentaxes en función da franxa horaria en que se produza a ateraxe ou a galaxe e da clasificación acústica de cada aeronave:

Clasificación acústica	De 07.00 a 22.59 (hora local)	De 23.00 a 06.59 (hora local)
	– Porcentaxe	– Porcentaxe
Categoría 1	70	140
Categoría 2	20	40
Categoría 3	0	0
Categoría 4	0	0

A categoría acústica de cada aeronave determinarase conforme os seguintes criterios:

- a) Categoría 1: aeronaves cuxa marxe acumulada sexa inferior a 5 EPNdB.
- b) Categoría 2: aeronaves cuxa marxe acumulada estea comprendida entre 5 EPNdB e 10 EPNdB.

c) Categoría 3: aeronaves cuxa marxe acumulada sexa superior a 10 EPNdB e inferior a 15 EPNdB.

d) Categoría 4: aeronaves cuxa marxe acumulada sexa igual ou superior a 15 EPNdB.

Para estes efectos, as compañías aéreas presentarán, antes da saída do voo, copia do certificado oficial de ruído axustado ao establecido no anexo 16 ao Convenio sobre aviación civil internacional, relativo á protección do ambiente, ou documento de similares características e validez expedido polo Estado de matrícula da aeronave.

Aquelas aeronaves cuxos operadores non faciliten certificado de ruído serán consideradas dentro da mesma categoría que unha aeronave do mesmo fabricante modelo, tipo e número de motores para o cal si se dispoña de certificado para efectos da clasificación acústica, ata a acreditación do certificado correspondente.

Sección 3.^a Prestacións públicas por saída de pasaxeiros, PMR e seguridade

Artigo 77. Obrigados ao pagamento.

Estarán obrigados ao pagamento destas prestacións, tal e como quedaron definidas no artigo 68.2, letras d), e) e f), as compañías aéreas, administracións, organismos e particulares que transporten os pasaxeiros que embarquen nun aeroporto ou heliporto xestionado por “Aena Aeropuertos Españoles, S.A.”, independentemente das etapas posteriores intermedias que poida realizar o dito voo e o seu destino.

O importe destas prestacións poderá ser repercutido aos pasaxeiros no correspondente título de transporte.

Artigo 78. Importes.

1. As contías para cada grupo de aeroportos serán as seguintes por cada pasaxeiro:

		Contía pasaxeiro – Euros		Contía de seguridade aeroportuaria – Euros	Contía PMR – Euros
		EEE	Internacional		
Grupo I	Madrid Barajas	6,95	10,43	2,08	0,55
	Barcelona	6,12	9,18	2,08	0,55
Grupo II		5,70	8,60	2,08	0,55
Grupo III		4,87	7,30	2,08	0,55
Grupo IV		3,57	5,36	2,08	0,55
Grupo V		2,34	3,51	2,08	0,55

A contía de seguridade aeroportuaria, cando se trate de voos interinsulares, será de 1,04 euros por pasaxeiro.

2. Pola colaboración prestada pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea nos servizos relacionados coa inspección e control de equipaxes, as contías correspondentes á prestación de seguridade aeroportuaria incrementaranse en 0,13 euros por cada pasaxeiro de saída.

As cantidades recadadas por “Aena Aeropuertos, S.A.” por este concepto ingresarán na Axencia Estatal de Seguridade Aérea.

A contía que ingresará a Axencia Estatal de Seguridade Aérea actualizarase acumulativamente de acordo co establecido no capítulo III.

3. As contías de pasaxeiro, seguridade aeroportuaria e PMR previstas nos números 1 e 2, nos aeroportos das Illas Canarias, Illes Balears, Ceuta e Melilla, reduciranse nun 15% nos supostos de voos co territorio peninsular e nun 70% cando se trate de voos interinsulares.

Sección 4.^a Prestación pública por carga

Artigo 79. Obrigos ao pagamento.

Estarán obrigos ao pagamento desta prestación as compañías aéreas, administracións, organismos e particulares que transporten mercadorías.

O importe desta prestación poderase repercutir aos expedidores ou destinatarios da mercadoría, e farase constar na correspondente factura separadamente do importe do frete ou transporte.

Artigo 80. Importe.

O importe determinarase a razón de 0,017062 euros por cada quilogramo de mercadoría cargada ou descargada no recinto aeroportuario.

Artigo 81. Descontos e exencións.

1. A tarifa que se aplicará á mercadoría en conexión, cargada e descargada no recinto aeroportuario entre voos da mesma compañía, será a contía anterior reducida nun cincuenta por cento.

2. Nos aeroportos non peninsulares queda exenta de pagamento a mercadoría cargada ou descargada cuxo obxecto sexa o tráfico interinsular.

Nestes aeroportos, para o resto dos tráfico, as contías aplicables tanto á carga directa como en conexión reduciranse nun quince por cento.

Sección 5.^a Prestación pública por servizos de estacionamento

Artigo 82. Obrigos ao pagamento.

Estarán obrigos ao pagamento desta prestación as compañías aéreas, administracións, organismos e particulares cuxas aeronaves estacionen nas zonas habilitadas para o efecto nos aeroportos ou heliportos.

Cando unha aeronave aterre nun aeroporto por conta dun explotador e, tras un determinado tempo de estacionamento debido tanto a razóns operativas como xudiciais, a frete un distinto operador do de chegada, a débeda acumulada pendente polos estacionamentos non liquidados deberá ser satisfeita, en todo caso, antes de se producir a saída da aeronave.

Artigo 83. Importe.

1. Nos aeroportos dos grupos I, II e III, a contía da prestación de estacionamento, en función do peso e do tempo de permanencia da aeronave en posición de estacionamento, será o resultado de aplicar a seguinte fórmula:

$$E = e \cdot t \cdot F_t$$

Onde:

E: prestación total que hai que pagar polo servizo.

e: coeficiente unitario.

t: peso máximo no momento da engalaxe da aeronave, expresado en toneladas.

F_t: tempo de estancia da aeronave en posición de estacionamento expresado en períodos de 15 minutos ou fracción.

O importe dos coeficientes unitarios será o seguinte:

		Por períodos de 15 minutos ou fracción – Euros
Grupo I	Madrid/Barajas	0,1150
	Barcelona	0,1097
Grupo II		0,1087
Grupo III		0,0604

2. Nos aeroportos dos grupos IV e V, as contías da prestación de estacionamento aplicable por día ou fracción de tempo de estacionamento superior a tres horas, en función do peso máximo no momento da engalaxe da aeronave, serán as seguintes:

Aeronaves ata 10 t		Aeronaves de máis de 10 t
Ata 2	De 2 a 10	0,808525
1,400514	6,994093	
Importe en € por día ou fracción		Euros por t por día ou fracción

3. Para aplicar os importes anteriores será requisito necesario que, durante o período de estacionamento, non estea ocupando posición de pasarela telescópica ou de hangar.

Para os efectos de aplicación desta prestación considérase tempo de estacionamento o tempo entre calzos.

Entre as cero e as seis, hora local, interromperase o cómputo de tempo para os efectos de aplicación da prestación.

Sección 6.^a Prestación pública por subministración de combustibles e lubricantes

Artigo 84. Obrigados ao pagamento.

Estarán obrigados ao pagamento desta prestación as entidades subministradoras dos produtos a que esta se refire.

Artigo 85. Importe.

O importe da prestación determinarase aplicando ao volume de combustible ou lubricante subministrado as contías unitarias seguintes:

Queroseno: 0,003846 €/litro.

Gasolina de aviación: 0,006543 €/litro.

Lubricantes: 0,006543 €/litro.

Sección 7.^a Prestación pública por uso de pasarelas

Artigo 86. Obrigados ao pagamento.

Está obrigada ao pagamento da prestación por uso de pasarelas a compañía aérea explotadora da aeronave para cuxo embarque ou desembarque da pasaxe se facilite a utilización da pasarela ou que faga uso da posición de plataforma que impida a utilización da pasarela por terceiros usuarios.

Artigo 87. Importe.

O importe desta prestación, en función do peso e do tempo de permanencia da aeronave en posición de pasarela, será o resultado de aplicar a seguinte fórmula:

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

Onde:

P: prestación total que hai que pagar polo servizo.

p_1 : contía unitaria por tempo de estancia en pasarela.

p_2 : contía por peso da aeronave e tempo de estancia en pasarela.

t: peso máximo no momento da engalaxe da aeronave, expresado en toneladas, conforme se define no artigo 72.

F_i : tempo de estancia da aeronave en pasarela expresado en períodos de 15 minutos ou fracción.

As contías unitarias dos elementos p_1 e p_2 son as seguintes:

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

Para aquelas aeronaves susceptibles de seren conectadas a dúas pasarelas simultaneamente que estacionen en posicións de pasarelas especialmente deseñadas para esta finalidade, as contías anteriores incrementaranse nun vinte e cinco por cento.

Entre as cero e as seis, hora local, cando unha aeronave estea ocupando unha posición de pasarela, a compañía explotadora solicite unha posición de estacionamento en remoto e non houbese nese momento ningunha dispoñible ou, se por razóns operativas, non procedese o cambio a xuízo do xestor aeroportuario, o aeroporto desconectará da aeronave o servizo de pasarelas e interromperá o cómputo de tempo para os efectos de aplicación da tarifa. Non obstante, a compañía quedará obrigada a trasladar a aeronave a un posto de estacionamento en remoto, no momento en que se lle indique, por ter quedado libre ou teren desaparecido as razóns anteriores. En caso de non realizar esta operación e, por isto, non poder ser utilizada a pasarela por outros usuarios que a soliciten, aplicaráselle a contía que lles correspondería a esas utilizacións non efectuadas.

Sección 8.^a Prestación pública por servizos de asistencia en terra

Artigo 88. Obrigados ao pagamento.

Están obrigadas ao pagamento da prestación por servizos de asistencia en terra as persoas físicas ou xurídicas autorizadas, de acordo coa normativa vixente, para realizar actividades de asistencia en terra a aeronaves propias ou de terceiros.

Artigo 89. Importe.

A contía da prestación regulada nesta sección será a seguinte, en función da lista de servizos de asistencia en terra regulados no anexo ao Real decreto 1161/1999, do 2 de xullo, polo que se regula a prestación dos servizos aeroportuarios de asistencia en terra, modificado parcialmente polo Real decreto 99/2002, do 25 de xaneiro, que leve a cabo o obrigado ao pagamento:

a) Asistencia á aeronave:

1.1 Servizos de rampla.

1.1.1 Servizos de asistencia de equipaxes, grupo de servizos número 3: 56,69 € por cada aeronave cuxo peso máximo no momento da engalaxe estea comprendido entre 56 e 71 toneladas métricas ou fracción.

1.1.2 Servizos de asistencia ás operacións en pista, grupo de servizos número 5: 18,00 € por cada aeronave cuxo peso máximo no momento da engalaxe estea comprendido entre 56 e 71 toneladas métricas ou fracción.

1.2 Servizos de asistencia de limpeza e servizo da aeronave, grupo de servizos número 6 excepto a asistencia de limpeza da neve, o xeo e o carazo da aeronave: 9,88 € por cada aeronave cuxo peso máximo no momento da engalaxe estea comprendido entre 56 e 71 toneladas métricas ou fracción.

1.3 Servizos de asistencia de limpeza da neve, o xeo e o carazo da aeronave, parte do grupo 6.b): 2,69 € por cada aeronave cuxo peso máximo no momento da engalaxe estea comprendido entre 56 e 71 toneladas métricas ou fracción.

1.4 Servizos de asistencia de mantemento en liña, grupo de servizos número 8: 2,69 € por cada aeronave cuxo peso máximo no momento da engalaxe estea comprendido entre 56 e 71 toneladas métricas ou fracción.

Cando o peso máximo no momento da engalaxe das aeronaves non se encuentre comprendido entre 56 e 71 toneladas métricas, ás contías anteriores aplicaráselles os seguintes coeficientes en función do intervalo de peso en que se encuentre incluída a aeronave:

Intervalo de peso máximo na engalaxe (t)	Coefficiente – porcentaxe
Aeronaves entre 0 e menos de 16 t	13,16
Aeronaves entre 16 e menos de 22 t ou fracción.	17,51
Aeronaves entre 22 e menos de 38 t ou fracción.	28,04
Aeronaves entre 38 e menos de 56 t ou fracción.	77,88
Aeronaves entre 56 e menos de 72 t ou fracción.	100,00
Aeronaves entre 72 e menos de 86 t ou fracción.	120,33
Aeronaves entre 86 e menos de 121 t ou fracción.	135,30
Aeronaves entre 121 e menos de 164 t ou fracción.	150,28
Aeronaves entre 164 e menos de 191 t ou fracción.	179,37
Aeronaves entre 191 e menos de 231 t ou fracción.	202,50
Aeronaves entre 231 e menos de 300 t ou fracción.	264,81
Aeronaves de máis de 300 t ou fracción	314,64

b) Servizos de asistencia ao pasaxeiro, grupo de servizos número 2: 0,0395 € por cada pasaxeiro de saída.

Sección 9.^a Prestación pública por servizos meteorolóxicos

Artigo 90. Prestación patrimonial pública por servizos meteorolóxicos.

O importe das prestacións públicas por servizos meteorolóxicos, así como os suxeitos obrigados ao seu pagamento, serán obxecto de ulterior desenvolvemento normativo, respectando os procedementos de consulta e supervisión que resulten de aplicación.

CAPÍTULO III

Actualización e modificación das prestacións patrimoniais de carácter público

Artigo 91. Actualización e modificación.

A Lei de orzamentos xerais do Estado de cada ano poderá modificar ou actualizar as prestacións patrimoniais públicas a que se refire ao artigo 68.

No suposto das prestacións patrimoniais públicas ás cales sexa de aplicación o disposto no capítulo IV, a proposta de modificación ou actualización axustarase á proposta da autoridade estatal de supervisión tras o procedemento de transparencia e consulta previsto no dito capítulo.

En todo caso, a proposta de actualización de contías, incluída a que realice a autoridade estatal de supervisión, realizarase conforme o disposto no artigo seguinte.

Artigo 92. Proposta de actualización das contías.

1. A proposta de actualización das contías das tarifas unitarias correspondentes ás prestacións patrimoniais de carácter público definidas neste capítulo realizarase anualmente, ao inicio de cada ano natural, na porcentaxe que resulte da aplicación da seguinte fórmula:

$$\text{Incremento máximo} = \left(\frac{\text{Ingresos regulados requiridos por pasaxeiro ano } n}{\text{Ingresos regulados previstos por pasaxeiro ano } n-1} - 1 \right) \times 100$$

Para tal efecto, enténdese por:

Ingresos regulados requiridos ou previstos por pasaxeiro = ingresos regulados requiridos ou previstos/n.º de pasaxeiros.

Ingresos regulados requiridos: ingresos procedentes das prestacións ás cales se refire o artigo 68.2, que resultarían necesarios para a recuperación dos custos previstos para o ano n.

Ingresos regulados previstos: ingresos procedentes das prestacións a que se refire o artigo 68.2, establecidos no PAP do ano n-1.

Os ingresos regulados requiridos calcularanse, para o ano n, por aplicación da seguinte fórmula:

Ingresos regulados requiridos = gastos de explotación + custo de capital ± axuste por suavización – ingresos prezos privados derivados da explotación comercial das áreas terminais – ingresos procedentes das sociedades concesionarias aeroportuarias

2. A definición de cada unha das epígrafes compoñentes da fórmula é a seguinte:

a) Gastos de explotación: corresponde á suma das epígrafes seguintes que figuren no orzamento de explotación do PAP:

- 1.º Aproveccionamentos.
- 2.º Gastos de persoal.
- 3.º Outros gastos de explotación.
- 4.º Amortización do inmovilizado.
- 5.º Deterioración e resultado por alleamentos de inmovilizado.
- 6.º Subvencións concedidas e transferencias realizadas pola entidade.
- 7.º Deterioración do fondo de comercio de consolidación.

b) Custo de capital: corresponde á cantidade resultante de aplicar o custo medio ponderado do capital antes de impostos ($CMPC_{AI}$, en diante) ao valor medio dos activos netos durante o ano n, calculado como a semisuma dos valores dos activos netos ao final dos anos n-1 e n que figuren no PAP.

Os dous compoñentes esenciais $CMPC_{AI}$ e activos netos descríbense a continuación:

1.º $CMPC_{AI}$ (en %): resultado de utilizar a seguinte fórmula:

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

onde $CMPC_{DI}$ é o custo medio ponderado do capital nominal despois de impostos:

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

Fórmula na cal:

D = importe da débeda, tanto bancaria como non bancaria, media do ano n.

E = tomarase o valor contable dos recursos propios (patrimonio neto que figure no balance previsional do ano n do PAP).

K_d = custo da débeda antes de impostos, calculado como os gastos financeiros divididos entre o importe D anterior.

T = tipo impositivo do imposto sobre beneficios (en %) aplicable ao ano n para o cal se está calculando a revisión das tarifas.

K_e = custo dos recursos propios, calculado de acordo coa seguinte fórmula:

$$K_e = R_F + \beta_L P_M$$

Onde:

i) R_F : taxa libre de risco. Tomarase a media da taxa interna de rendemento do bono do Estado español a 10 anos dos últimos 12 meses dispoñibles no momento de elaboración da proposta.

ii) P_M : prima de risco do mercado (en %). É a rendibilidade incremental que un investidor exige ás accións por encima da renda fixa sen risco. Tomarase o valor fixo do 4,21%.

iii) β_L : beta recursos propios ou beta apancada. Calcúlase, a partir da beta dos activos e do nivel de endebedamento, mediante a fórmula:

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

Onde β_u : beta dos activos. Reflicte o risco do negocio, sen ter en conta o risco financeiro derivado dun maior endebedamento. Para o negocio aeroportuario, tomouse para este parámetro o valor de 0,7, media das estimacións efectuadas para o negocio aeroportuario por un panel de consultores, banca de investimento e fondos de investimento en infraestruturas.

2.º Activos netos. É a suma da débeda e dos recursos propios, é dicir:

$$\text{Activos netos} = D + E$$

Fórmula en que se tomarán D e E os valores definidos con anterioridade.

Para a concreción dos anteriores compoñentes da fórmula teranse en conta, exclusivamente, os gastos de explotación, os activos netos, as débedas e os recursos propios, vinculados aos campos de voo e áreas terminais.

c) Axuste por suavización do incremento de tarifas: durante os catro primeiros exercicios de aplicación desta fórmula, cando o seu resultado anual conduza a un incremento superior á porcentaxe que represente o IPC interanual incrementada en 5 puntos, o incremento máximo autorizado que se aplique será este, e poderase, ao longo do período citado, recuperar co dito límite tarifario o déficit acumulado. Transcorrido este prazo, deixará de se aplicar axuste ningún por suavización na presente fórmula, e procederase á modificación das contías das correspondentes prestacións, na porcentaxe que resulte da súa aplicación estrita.

d) Ingresos por prezos privados derivados da explotación comercial das áreas terminais: os ingresos por prezos privados que aparezan consignados no PAP correspondente baixo este concepto.

e) Ingresos procedentes das sociedades concesionarias de aeroportos que aparezan consignados no PAP correspondente baixo este concepto.

3. Co fin de garantir a eficiencia económica na xestión dos aeroportos, "Aena Aeropuertos, S.A.", directamente ou por proposta das súas sociedades filiais, poderá propor para cada aeroporto:

a) Coeficientes correctores.

b) Bonificacións por incremento de pasaxeiros, frecuencias ou rutas nas prestacións patrimoniais públicas reguladas no capítulo II. A aplicación de tales bonificacións, en todo caso, deberá estar baseada en criterios transparentes e obxectivos e ser compatible coas normas sobre competencia.

4. O ministro de Fomento desenvolverá, mediante orde, logo de acordo da Comisión Delegada do Goberno para Asuntos Económicos, os criterios xerais que deben seguir as propostas de coeficientes correctores e bonificacións previstas no número anterior tendo en conta os seguintes principios:

a) Garantir a eficiencia económica na xestión dos aeroportos.

b) Máxima contribución posible de cada aeroporto á competitividade da súa área de influencia económica, limitando subidas de contías que poidan ter un prexuízo grave sobre determinados tráfico, particularmente aqueles altamente dependentes do aeroporto.

c) Autosuficiencia económica de cada aeroporto, tendo en conta tanto a súa evolución pasada como as súas previsións económico-financeiras a medio e longo prazo.

d) Garantir a competencia efectiva entre aeroportos sobre a base da eficiencia e calidade dos servizos prestados ao menor custo posible, de forma que as contías das prestacións incorporen a estrutura de custos de cada aeroporto.

Tanto os coeficientes correctores como as bonificacións propostas integraranse na fórmula prevista nos números anteriores, e non se aceptarán aquelas propostas de coeficientes correctores ou bonificacións que non garantan a nivel global a porcentaxe que resulte dela.

Os coeficientes correctores, que poderán oscilar entre o 1.30 e o 0.70, e as bonificacións, que non superarán o 10 por cento, aplicaranse ás contías unitarias das prestacións patrimoniais de carácter público definidas nos artigos anteriores. Os coeficientes correctores definitivos para cada aeroporto e as bonificacións que, se for o caso, procedan, estableceranse con carácter anual na Lei de orzamentos xerais do Estado.

CAPÍTULO IV

Procedemento de transparencia, consulta e supervisión de determinadas tarifas aeroportuarias

Sección 1.^a Disposicións comúns

Artigo 93. *Información ás autoridades administrativas.*

1. Os xestores aeroportuarios e as compañías aéreas están obrigados a facilitar ás administracións públicas competentes en materia de aviación civil a información que estas lles soliciten para o exercicio das súas funcións ou para fins estatísticos.

A información anual solicitada con fins estatísticos deberase proporcionar no primeiro mes de cada exercicio.

2. A Dirección Xeral de Aviación Civil publicará no mes de febreiro de cada exercicio as estatísticas anuais do transporte e tráfico aéreo referidas ao exercicio inmediato anterior.

Artigo 94. *Tarifas aeroportuarias.*

Para os efectos previstos neste capítulo enténdese por tarifa aeroportuaria toda contraprestación que perciba o xestor aeroportuario das compañías usuarias polo uso das instalacións aeroportuarias que xestiona e polos servizos prestados exclusivamente pola entidade xestora do aeroporto relacionados coa aterraxe, a engalaxe, a iluminación e o estacionamento das aeronaves e o tratamento dos pasaxeiros e a carga.

En relación cos ingresos de "Aena Aeropuertos, S.A." e as súas sociedades filiais, son tarifas aeroportuarias, para os efectos deste capítulo, as prestacións patrimoniais públicas a que se refire o artigo 97.1.

Artigo 95. *Principio xeral de non-discriminación.*

As tarifas aeroportuarias aplicaranse ás compañías aéreas usuarias das instalacións ou servizos aeroportuarios de forma transparente e non discriminatoria.

Sen prexuízo do establecido no capítulo II en materia de prestacións patrimoniais de carácter público, poderanse establecer os criterios obxectivos e transparentes que, por razóns de interese xeral, tales como o ambiente, permitan ao xestor aeroportuario modular as tarifas aeroportuarias que aplique ás compañías aéreas usuarias do aeroporto.

Artigo 96. *Autoridade de supervisión independente.*

1. Toda proposta de modificación ou actualización das tarifas aeroportuarias referidas no artigo 94 deberá ser supervisada pola autoridade estatal de supervisión que, para efectos do previsto na Directiva 2009/12/CE, do 11 de marzo, sobre taxas aeroportuarias, designe o ministro de Fomento.

2. A autoridade estatal de supervisión designada publicará un informe anual sobre a súa actividade como autoridade de supervisión independente.

Sección 2.ª Transparencia, consulta e supervisión en relación ás prestacións patrimoniais públicas de "Aena Aeropuertos, S.A." e as súas sociedades filiais

Artigo 97. *Ámbito do procedemento de consulta e supervisión.*

1. Estarán sometidas ao procedemento de consulta e supervisión previsto nesta sección todas as prestacións patrimoniais públicas enumeradas no artigo 68.2, coa excepción das previstas nas súas letras j) e k).

2. As prestacións patrimoniais públicas de "Aena Aeropuertos, S.A." e das súas sociedades filiais ás cales se refire o número anterior constitúen un sistema común que abarca toda a rede de aeroportos xestionados por elas.

3. Para os efectos do procedemento de consulta considérase como entidade xestora do aeroporto, nos termos da Directiva 2009/12/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de marzo, relativa ás taxas aeroportuarias, a "Aena Aeropuertos, S.A.", de acordo coas competencias desta sobre a rede de aeroportos segundo o previsto no artigo 7.2 do Real decreto lei 13/2010, do 3 de decembro, de actuacións no ámbito fiscal, laboral e liberalizadoras para fomentar o investimento e a creación de emprego.

Artigo 98. *Procedemento de consulta.*

1. Ao menos unha vez ao ano e, en todo caso, en relación con calquera proposta sobre modificación ou actualización das prestacións patrimoniais públicas, así como antes da finalización dos plans relativos a novos proxectos de infraestruturas, "Aena Aeropuertos, S.A.", logo de audiencia ás súas sociedades filiais, deberá levar a cabo un período de consultas coas asociacións ou organizacións de compañías aéreas usuarias dos aeroportos sometidos á súa xestión e á das súas sociedades filiais. Estas consultas versarán sobre o funcionamento do sistema de prestacións patrimoniais públicas, o nivel das ditas prestacións e a calidade dos servizos prestados.

2. O período de consultas deberá ter lugar polo menos catro meses antes do mes de maio do exercicio anterior a aquel en que se pretendan actualizar ou modificar as prestacións.

Durante o período de consultas, a sociedade estatal intentará alcanzar acordos coas asociacións ou organizacións de compañías e, especialmente, subscribir o maior número posible de acordos de calidade de servizos a que se refire o artigo 100.1.

Concluído o período de consultas, o consello de administración de "Aena Aeropuertos, S.A." aprobará a correspondente proposta de modificación ou actualización de prestacións patrimoniais públicas, e dará traslado desta á autoridade estatal de supervisión e ás asociacións ou organizacións de compañías aéreas e usuarios dos aeroportos, como máis tarde, no mes de maio do exercicio anterior a aquel en que se pretenda aplicar a modificación ou actualización.

En esta proposta, "Aena Aeropuertos, S.A." deberá tomar en consideración os puntos de vista postos de manifesto polas compañías usuarias e xustificar as súas decisións en caso de desacordo con elas. Do mesmo modo, para a formulación da súa proposta deberán aplicar a fórmula referida no artigo 92.

Artigo 99. *Información subministrada.*

1. Durante o período de consultas referido no artigo anterior, "Aena Aeropuertos, S.A." facilitará ás asociacións ou organizacións de compañías aéreas usuarias dos aeroportos información sobre os elementos que serven de base para fixar o sistema ou nivel das prestacións patrimoniais públicas e as súas modificacións ou actualizacións. Esta información incluírá, como mínimo, a seguinte:

- a) A lista dos diferentes servizos e infraestruturas vinculadas ás prestacións patrimoniais públicas.
- b) A metodoloxía empregada para determinar a modificación ou actualización das prestacións patrimoniais públicas.
- c) A estrutural global do custo no que respecta ás instalacións e servizos retribuídos polas prestacións patrimoniais públicas.
- d) Os ingresos xerados polas distintas prestacións patrimoniais públicas e o custo total polo uso das instalacións e dos servizos cubertos por elas.
- e) Todos os detalles do financiamento procedente das autoridades públicas para as instalacións e os servizos retribuídos polas prestacións patrimoniais públicas.
- f) As previsións sobre as prestacións patrimoniais públicas, a evolución do tráfico e os investimentos previstos.
- g) O uso real da infraestrutura e do equipamento aeroportuarios durante o último exercicio, e
- h) O impacto dos investimentos previstos polo que respecta ao seus efectos na capacidade do aeroporto.

2. Así mesmo, durante este período de consultas, as compañías aéreas usuarias do aeroporto deberán remitir a “Aena Aeropuertos, S.A.” información sobre:

- a) As súas previsións de tráfico e de composición e uso da súa frota no exercicio seguinte.
- b) Os seus proxectos de desenvolvemento e necesidades no aeroporto.

3. A información facilitada tanto por “Aena Aeropuertos, S.A.” como polas súas sociedades filiais e polas compañías aéreas usuarias terá carácter confidencial, o que obriga a:

- a) Custodiar a información facilitada, asegurando que só pode acceder a ela persoal debidamente autorizado e que se usa para os exclusivos efectos previstos nesta lei.
- b) Non divulgar, ceder ou facilitar a información subministrada sen autorización expresa do xestor aeroportuario ou compañía aérea que a facilítase, salvo por requirimento do Ministerio Fiscal ou dos órganos xudiciais.

4. O incumprimento do deber de confidencialidade imposto no número anterior será sancionado conforme o sinalado nos artigos 44 e 55 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea. Esta lei aplicarase igualmente en todo o relativo ao réxime e procedemento sancionador, sen prexuízo das accións penais que puidesen corresponder pola difusión, revelación ou cesión de segredos de empresa.

Artigo 100. *Acordos sobre nivel de servizo e servizos personalizados.*

1. Durante o período de consultas, “Aena Aeropuertos, S.A.”, logo de audiencia ás súas sociedades filiais, poderá negociar coas compañías aéreas usuarias, as súas organizacións ou asociacións representativas, un acordo sobre o nivel e a calidade de servizo dos aeroportos sometidos á súa xestión e á das súas sociedades filiais, de conformidade co importe de prestacións patrimoniais públicas.

2. “Aena Aeropuertos, S.A.” e as súas sociedades filiais, por solicitude das compañías aéreas usuarias dos aeroportos, poderá ofrecer servizos personalizados voluntarios ou terminais ou partes de terminais especializadas.

A contraprestación que perciba a sociedade por estes servizos terá, en todo caso, a consideración de prezos privados, e poderá fixar libremente o seu importe en función do seu custo ou de calquera outra xustificación obxectiva e transparente.

Se o número de compañías usuarias que desexen acceder a estes servizos personalizados é superior ao que resulta posible debido a limitacións de capacidade, o acceso determinarase en réxime de concorrencia sobre a base de criterios pertinentes, obxectivos, transparentes e non discriminatorios.

Artigo 101. *Supervisión da proposta de modificación ou actualización.*

1. Recibida a proposta de modificación ou actualización de prestacións patrimoniais públicas, a autoridade estatal de supervisión comprobará se garante a sustentabilidade da rede de aeroportos de interese xeral así como a suficiencia de ingresos prevista no artigo 92. Do mesmo modo, a autoridade estatal de supervisión deberá comprobar, de oficio ou por instancia das compañías usuarias ou das súas asociacións ou organizacións, se a proposta resulta xustificada, de acordo coas previsións contidas nos plans directores, coas demandas de tráfico, cos requirimentos e necesidades das compañías usuarias dos aeroportos e cos adecuados estándares de calidade, así como se responde aos criterios de non-discriminación, obxectividade e transparencia.

Do acordo da autoridade estatal de supervisión sobre a proposta, que se deberá adoptar no prazo máximo de catro meses, darase traslado a “Aena Aeropuertos, S.A.”,

ás organizacións ou asociacións de compañías usuarias e ao órgano competente para a súa inclusión no anteproxecto de lei que corresponda.

2. Para os efectos do número anterior, a autoridade estatal de supervisión terá acceso a toda a información necesaria e, en especial, á información referida no artigo 99. Así mesmo, deberá tomar en consideración os acordos sobre nivel de servizos que se puidesen alcanzar ao abeiro do artigo 100.1.

Sección 3.^a Transparencia, consulta e supervisión en relación coas tarifas aeroportuarias das sociedades concesionarias de servizos aeroportuarios

Artigo 102. Procedemento de transparencia e consulta.

1. As sociedades concesionarias de servizos aeroportuarios están obrigadas a realizar unha vez ao ano o procedemento de consultas previsto neste capítulo en relación coas tarifas aeroportuarias que vaian aplicar dentro dos límites marcados no correspondente prego, así como en relación cos novos proxectos de investimento na infraestrutura.

2. Durante o período de consultas a sociedade concesionaria intentará alcanzar un acordo coas asociacións ou organizacións de compañías aéreas, tamén en relación coa calidade dos servizos.

Cando a sociedade concesionaria prevexa unha modificación do sistema de tarifas ou do seu nivel, o período de consultas deberase iniciar cunha antelación de, polo menos, catro meses respecto da data en que se prevexa a súa aplicación.

3. Con polo menos dous meses de antelación á data prevista para a aplicación da modificación do sistema ou nivel de tarifas aeroportuarias, a sociedade concesionaria deberá comunicar ás asociacións ou organizacións de compañías aéreas usuarias do aeroporto a decisión que adopte, xustificando a súa decisión respecto aos puntos de vista das asociacións e organizacións de compañías usuarias no caso de que non se chegue a un acordo.

Cando por causas excepcionais debidamente xustificadas a sociedade concesionaria non poida cumprir o disposto neste número, deberá xustificalo ante as organizacións ou asociacións de compañías usuarias e ante a autoridade estatal de supervisión.

4. No procedemento de consultas previsto no número anterior, a sociedade concesionaria e as compañías usuarias deberanse facilitar a información prevista no artigo 99.1 e 2.

Esta información ten carácter confidencial, conforme o previsto no artigo 99.3. Ao incumprimento deste deber de confidencialidade élle de aplicación o artigo 99.4.

Artigo 103. Supervisión da modificación.

1. En caso de desacordo sobre a decisión da sociedade concesionaria en relación co sistema ou co nivel das tarifas aeroportuarias, as compañías usuarias poderán recorrer á autoridade estatal de supervisión prevista no artigo 96.

Neste procedemento, a autoridade estatal de supervisión verificará o cumprimento das normas sobre transparencia establecidas neste capítulo e examinará os motivos que xustifican a modificación do sistema ou nivel das tarifas aeroportuarias, atendendo, en particular, ás previsións contidas nos plans directores, ás demandas de tráfico, aos requirimentos e necesidades das compañías usuarias dos aeroportos e se responde a criterios de non-discriminación, obxectividade e transparencia.

O prazo máximo para resolver sobre a xustificación da modificación do sistema ou nivel das tarifas aeroportuarias é de catro meses, prorrogable por dous meses por causas excepcionais debidamente xustificadas. Transcorrido o prazo máximo para resolver sen ditar resolución expresa, entenderase xustificada a decisión da sociedade concesionaria.

A resolución da autoridade estatal de supervisión será vinculante.

2. A modificación proposta pola sociedade concesionaria non producirá efecto ata que a autoridade estatal de supervisión adopte a resolución prevista no número anterior.

Non obstante, se no prazo de catro semanas desde o inicio do procedemento a autoridade estatal de supervisión non puidese ditar a resolución prevista no número anterior, deberá adoptar unha resolución en que se pronuncie sobre a aplicación provisional da decisión da sociedade concesionaria, ata a resolución definitiva sobre o recurso.

Artigo 104. *Acordos sobre o nivel de servizo e servizos personalizados.*

1. Durante o período de consultas a sociedade concesionaria poderá negociar coas compañías usuarias ou coas súas organizacións ou asociacións representativas un acordo sobre o nivel e calidade do servizo de conformidade co importe das tarifas aeroportuarias.

2. Por solicitude das compañías usuarias do aeroporto, a compañía concesionaria poderá ofrecer servizos personalizados voluntarios ou terminais ou partes de terminais especializadas. Na fixación do prezo por estes servizos non lles é de aplicación o procedemento de consultas e a supervisión prevista neste capítulo.

Se o número de compañías usuarias que desexen acceder a estes servizos personalizados é superior ao que resulta posible debido a limitacións de capacidade, o acceso determinarase en réxime de concorrencia sobre a base de criterios pertinentes, obxectivos, transparentes e non discriminatorios.

Sección 4.^a Transparencia, consulta e supervisión en relación coas tarifas aeroportuarias de aeroportos autonómicos e de titularidade privada

Artigo 105. *Réxime de transparencia e supervisión.*

Os aeroportos autonómicos ou de titularidade privada abertos ao tráfico comercial que superen os cinco millóns de pasaxeiros de tráfico anual aplicarán o procedemento de consulta e supervisión previsto neste título nos termos que regulamentariamente se determinen.»

Vinte e dous. Engádesse unha nova disposición adicional novena do seguinte teor:

«Disposición adicional novena. *Protocolo de colaboración en relación coa investigación técnica de accidentes e incidentes da aviación civil.*

O Goberno, logo de informe do Consello Xeral do Poder Xudicial e do Ministerio Fiscal, elaborará un protocolo de actuación das autoridades xudiciais e do Ministerio Fiscal nos casos en que estes deban cooperar ou coordinarse con outras autoridades no curso da investigación de accidentes e incidentes da aviación civil.»

Vinte e tres. Engádesse unha nova disposición adicional décima coa seguinte redacción:

«Disposición adicional décima. *Réxime e clasificación de instalacións aeroportuarias.*

O réxime e clasificación dos aeroportos, aeródromos militares e bases aéreas que figuran no Real decreto 1167/1995, do 7 de xullo, sobre réxime de uso dos aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea e un aeroporto e das bases aéreas abertas ao tráfico civil, mantense vixente. Os dereitos e obrigas que figuran nel, relativos ao ente público Aeroportos Españóis e Navegación Aérea (AENA), serán asumidos, no que lle corresponda, por “Aena Aeropuertos, S.A.”»

Vinte e catro. Engádesse unha nova disposición adicional décimo primeira coa seguinte redacción:

«Disposición adicional décimo primeira. *Bases aéreas militares abertas ao tráfico civil e aeródromos de utilización conxunta civil e militar.*

Nas bases aéreas militares abertas ao tráfico civil e nos aeródromos de utilización conxunta civil e militar onde a prestación de servizos de navegación aérea sexa competencia do Ministerio de Defensa, celebrárase un convenio entre «Aena Aeropuertos, S.A.» e o Ministerio de Defensa en que se determinen os custos que a sociedade pública debe compensar, se for o caso, ao departamento ministerial polos servizos que este preste ao tráfico civil, e poderanse acordar os mecanismos compensatorios que se consideren pertinentes e, preferentemente, por vía de mantemento dos servizos e instalacións militares de uso conxunto civil e militar.»

Vinte e cinco. Engádesse unha nova disposición adicional décimo segunda coa seguinte redacción:

«Disposición adicional décimo segunda. *Taxa de aproximación.*

De conformidade co previsto na disposición adicional quinta da Lei 9/2010, do 14 de abril, operada a integración dos custos polos servizos de control de tránsito de aeródromo nas prestacións que percibirá «Aena Aeropuertos, S.A.» nos termos previstos nesta lei, o resto dos servizos relacionados coa chegada e coa saída de aeronaves aos aeroportos incluídos na taxa de aproximación regulada no artigo 22 da Lei 24/2001, do 27 de decembro, e as súas posteriores modificacións, seguiránselle retribuindo á entidade pública empresarial AENA a través da citada taxa, para cuxo efecto as contías unitarias dela quedarán reducidas nun 90%.»

Vinte e seis. Engádesse unha nova disposición transitoria primeira coa seguinte redacción:

«Disposición transitoria primeira. *Taxas aeroportuarias.*

1. Ata que «Aena Aeropuertos, S.A.» exerza de maneira efectiva as súas funcións e obrigas continuarán en vigor as taxas aeroportuarias actualmente existentes que seguirá cobrando a entidade pública empresarial AENA.

2. Unha vez que a sociedade exerza de maneira efectiva as súas funcións e obrigas, observarase o sinalado no título VI desta lei. Non obstante, durante o exercicio 2011 a contraprestación por saída de pasaxeiros nos aeroportos de Tenerife Sur, Gran Canaria, Palma de Mallorca e Girona manterase nas contías fixadas na Lei de orzamentos xerais do Estado para 2011. Así mesmo, durante ese exercicio «Aena Aeropuertos, S.A.» farase cargo das subvencións establecidas respecto ás taxas aeroportuarias da citada lei.

3. No ano 2012 as contías das prestacións establecidas nesta lei actualizaranse nos termos previstos na Lei de orzamentos xerais do Estado para este exercicio.»

Vinte e sete. Engádesse unha nova disposición transitoria segunda coa seguinte redacción:

«Disposición transitoria segunda. *Autoridade estatal de supervisión.*

Ata que se produza a designación da autoridade estatal de supervisión prevista no artigo 96, as funcións atribuídas á dita autoridade serán exercidas pola Dirección Xeral de Aviación Civil, que contará, para isto, co soporte técnico da Axencia Estatal de Seguridade Aérea e cos medios necesarios para actuar como autoridade de supervisión independente.

No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta norma levarase a cabo a designación da autoridade estatal de supervisión prevista no artigo 96, logo do desenvolvemento regulamentario da súa organización e funcionamento.»

Vinte e oito. Engádesse unha nova disposición derradeira segunda bis coa seguinte redacción:

«Disposición derradeira segunda bis. *Revisión da fórmula para a actualización das contías das prestacións patrimoniais públicas.*

A autoridade estatal de supervisión a que se refire o artigo 96, no prazo de cinco anos desde a entrada en vigor da lei pola que se establece o Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil e se modifica a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, elaborará unha proposta de revisión dos valores establecidos na fórmula descrita no artigo 92.

En particular, para a proposta de revisión da prima de risco do mercado, PRM, o regulador terá en conta o método de estimación estatística do exceso de rendibilidade observada no mercado bolsista español respecto ao activo libre de risco. Pola súa parte, para a proposta de revisión da beta dos activos, β_u , a autoridade estatal de supervisión terá en conta o método dos comparadores, consistente en estimar o coeficiente beta medio dunha mostra de empresas cotizadas que realizan actividades similares e que operan nun contorno regulatorio similar ao das actividades reguladas no sector aeroportuario español.»

Disposición adicional primeira. *Persoal da Axencia Estatal de Seguridade Aérea.*

1. Tanto na escala de técnicos facultativos superiores de organismos autónomos dependentes do Ministerio de Fomento como na de titulados de escolas técnicas de grao medio de organismos autónomos dependentes do dito departamento créanse as seguintes especialidades adscritas á Axencia Estatal de Seguridade Aérea:

- a) Especialidade transporte aéreo.
- b) Especialidade operacións aéreas.
- c) Especialidade navegación aérea.

A convocatoria, se for o caso, destas especialidades efectuaráa a Axencia Estatal de Seguridade Aérea logo do correspondente convenio co Ministerio de Fomento, co límite do número de prazas incorporadas á oferta de emprego público estatal.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Aérea aplicará preferentemente un sistema de concurso-oposición para a selección do seu persoal, laboral e funcionario, de forma que, tanto para determinar a relación de persoas que superaron o conxunto do proceso como para determinar a prelación entre elas, se sumarán as puntuacións obtidas nas fases de oposición e de concurso. A puntuación obtida na fase de concurso non poderá supor por si soa a superación do proceso selectivo nin supor máis do 40% da puntuación máxima total.

Disposición adicional segunda. *Aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea e un aeroporto e bases aéreas abertas ao tráfico civil.*

A responsabilidade da aplicación e execución do Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil nos aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea e un aeroporto e nas bases aéreas abertas ao tráfico civil axustarase ao réxime de competencias establecido pola normativa que os regule.

Disposición adicional terceira. *Aprobación do Programa estatal de seguridade operacional.*

O Consello de Ministros aprobará o Programa estatal de seguridade operacional para a aviación civil no prazo de doce meses desde a entrada en vigor desta lei.

Disposición adicional cuarta. *Consello Asesor da Aviación Civil.*

No prazo máximo de seis meses desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno deberá aprobar o regulamento a que se refire o artigo 10.5 da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, co obxecto de determinar a composición, organización e regras de funcionamento do Consello Asesor da Aviación Civil.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do artigo 22 da Lei 66/1997, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

Modifícanse os números dous e catro do artigo 22, «taxa por prestación de servizos e realización de actividades en materia de navegación aérea», da Lei 66/1997, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, nos seguintes termos:

Un. As tarifas vixésima e vixésimo primeira do artigo 22, número dous, quedan redactadas como segue:

«Tarifa vixésima. Expedición e mantemento da autorización de persoal ou entidade colaboradora.

Tarifa vixésimo primeira. Expedición e renovación da autorización dun centro médico aeronáutico e dun médico examinador aéreo.»

Dous. Engádesse a tarifa trixésimo segunda ao artigo 22, número dous, do seguinte teor:

«Tarifa trixésimo segunda. Expedición da declaración de conformidade aeronáutica das demostracións aéreas.»

Tres. Modifícanse as tarifas vixésima e vixésimo primeira do artigo 22, número catro, que quedan redactadas nos seguintes termos:

«Tarifa vixésima. A contía da taxa será de 6.040 euros por expedición da autorización de persoal ou de entidade colaboradora.

Para o mantemento da autorización, a contía da taxa será de 3.314,80 euros.

Tarifa vixésimo primeira. A contía da taxa será:

a) Por expedición e por renovación da autorización de centros médicos aeronáuticos, 1.066,84 euros.

b) Por expedición da autorización de médico examinador aéreo:

348,65 euros por expedición da autorización para a emisión de certificados de clase 2.

522,97 euros por expedición da autorización para a emisión de certificados de clase 1 ou 3, ou de máis dunha clase á vez.

c) Por renovación da autorización de médico examinador aéreo, 174,33 euros.»

Catro. Engádesse a tarifa trixésimo segunda ao artigo 22, número catro, do seguinte teor:

«A contía da taxa será de 1.535 euros.»

Disposición derradeira segunda. *Modificación da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea.*

Un. Modifícase o artigo 16, que queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 16.

A inscrición da aeronave no Rexistro de Matrícula determina a súa nacionalidade.

Dous. Modifícase o artigo 18, que queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 18.

Son inscribíbles no Rexistro de Matrícula de Aeronaves do Estado Español:

1.º As pertencentes a persoas físicas ou xurídicas que disfruten da nacionalidade española ou dalgún dos países membros do Espazo Económico Europeo.

2.º Por instancia do arrendatario, as aeronaves arrendadas a quen posúa a nacionalidade española ou dalgún país membro do Espazo Económico Europeo.

3.º As aeronaves de uso privado pertencentes ou arrendadas a persoas físicas ou xurídicas de terceiros Estados que teñan, respectivamente, a súa residencia habitual ou un establecemento permanente en España.»

Tres. Modifícase o artigo 19, que queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 19.

A aeronave matriculada en España deixará de ser española se legalmente se allease á persoa que non disfrute da nacionalidade española ou dalgún país membro do Espazo Económico Europeo, ou non teña a súa residencia habitual ou un establecemento permanente en territorio español, ou a aeronave fose matriculada validamente nun país estranxeiro.

Nestes supostos, cancelarase a matrícula da aeronave no Rexistro de Matrícula de Aeronaves do Estado Español.»

Catro. Modifícase o artigo 20, ao cal se engade un número 4.º, pasando a renumerarse o actual número 4.º como 5.º, do seguinte teor:

«4.º Cando leve pasaxeiros ou carga, lista dos nomes dos pasaxeiros e lugares de embarque e puntos de destino e manifesto e declaración de carga.»

Cinco. Modifícase o artigo 22, que queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 22.

O caderno da aeronave, a cartilla de motores e a de hélices, se for o caso, manteranse ao día en lugar seguro e á disposición das autoridades que os poidan requirir.

En caso de que a información contida nestes documentos quede rexistrada noutra documentación obrigatoria, non será necesario que se dispoña deles.»

Seis. Dáse unha nova redacción ao artigo 97, que queda redactado nos seguintes termos:

«Artigo 97.

O transportista estará obrigado a transportar xuntamente cos viaxeiros, e dentro do prezo do billete, a equipaxe cos límites de peso, independentemente do número de vultos, e volume que fixen os regulamentos.

O exceso será obxecto de estipulación especial.

Non se considerará equipaxe para este efecto os obxectos e vultos de man que o viaxeiro leve consigo. O transportista estará obrigado a transportar de forma gratuíta en cabina, como equipaxe de man, os obxectos e vultos que o viaxeiro leve consigo, incluídos os artigos adquiridos nas tendas situadas nos aeroportos. Unicamente se poderá denegar o embarque destes obxectos e vultos en atención a razóns de seguridade, vinculadas co peso ou co tamaño do obxecto, en relación coas características da aeronave.»

Disposición derradeira terceira. *Título competencial.*

Esta lei dítase ao abeiro da competencia exclusiva que atribúe ao Estado o artigo 149.1.20.^a da Constitución en materia de control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,
Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumbran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 4 de marzo de 2011

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO