

- c) Taxa de sol·licitud de renovació: 45,39 euros.
- d) Quinquennis successius: 70,93 euros.

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

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

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

Tarifa tercera. Altres servicis.

3.1 Certificats: 14,56 euros.

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

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

Tarifa quarta. Publicacions.

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

4.2 Per la publicació en el «Boletín Oficial de la Propiedad Industrial», a instància de part, de la decisió sobre un recurs contenciós administratiu en matèria de disseny: 122,60 euros.

13616 LLEI 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria. («BOE» 162, de 8-7-2003.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els que vegem i entenguen esta llei.

Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

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

En el nostre ordenament jurídic, la regulació legal de les activitats aeronàutiques arranxa de la Llei de Bases de 27 de desembre de 1947, posteriorment desplegada per la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre Navegació Aèria que des de llavors constituïx la norma fonamental per la qual s'ha regit l'aviació civil. Esta norma, completada amb els desplegaments reglamentaris propis de cada moment, ha demostrat fins ara una notable vitalitat i una gran capacitat d'adaptació per a donar resposta als objectius i necessitats de l'aviació civil des de la data de la seua promulgació i ha permés, entre altres qüestions, el creixement del trànsit, la liberalització del transport i la internacionalització de l'àmbit d'actuació dels operadors aeris.

Els desafiaments que la seguretat aèria planteja han conduït durant els últims anys, no obstant, a comple-

mentar la nostra legislació aeronàutica general amb l'adopció de noves normes derivades de les més recents prescripcions i recomanacions de l'Organització d'Aviació Civil Internacional i de les disposicions d'execució necessàries per a l'aplicació de les normes comunitàries, i a adoptar com a regles de Dret intern els codis i decisions més rellevants acordats per Eurocontrol i per les Autoritats Aeronàutiques Conjunes, organisme associat a la Conferència Europea d'Aviació Civil.

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

El reforçament de les potestats públiques d'intervenció sobre el trànsit i el transport aeris que esta llei du a terme obeïx igualment a un altre tipus de consideracions. En primer lloc, la constatació que l'establiment d'un mercat progressivament obert a la competència entre diferents companyies aèries com l'actual exigix l'adaptació de l'autoritat aeronàutica civil, que ha d'assumir la funció d'òrgan regulador i vetlar per la lliure competència entre estes, l'accés dels operadors i dels usuaris als servicis aeronàutics i l'orde i la seguretat generals del transport aeri.

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

Esta llei dóna resposta als problemes enunciats i coincideix amb la Resolució número 14.4, aprovada pel Ple del Congrés dels Diputats amb motiu del debat sobre l'estat de la Nació realitzat els dies 26 i 27 de juny del 2001, que va instar el Govern a complementar la Llei 48/1960 amb una norma legal que regule les potestats públiques d'ordenació i supervisió de l'aviació civil, determine els seus fins i dote l'autoritat aeronàutica amb els mitjans necessaris per a assegurar la regularitat dels servicis aeronàutics i l'orde i la seguretat del transport aeri.

II

El títol I de la Llei distribuïx entre els òrgans de l'Administració General de l'Estat, de forma completa i sistemàtica, les competències que, en matèria d'aeroports d'interés general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, servici meteorològic i matriculació d'aeronaus l'article 149.1.20a de la Constitució encomana amb caràcter exclusiu a l'Estat. Esta nova assignació de funcions permet avançar en la situació creada per la promulgació del Reial Decret Llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els Ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació, conforme al qual este últim departament va assumir, sense una prèvia redefinició de les seues funcions, l'exercici de les competències de la Subsecretaria d'Aviació Civil, inicialment dependent del Ministeri de l'Aire, i, per delegació del Ministeri de Defensa, el control de la circulació aèria general.

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

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

Des de la perspectiva de la seua funció ordenadora, es regula igualment la intervenció dels Ministeris de Foment i de Defensa en la planificació i establiment dels sistemes aeroportuaris, consistent en una autorització per als aeroports de competència de l'Administració General de l'Estat i un informe previ de caràcter vinculant, pel que fa a la preservació de les competències estatals, quan es tracte d'aeròdroms, heliports, aeroports o plans de competència d'una comunitat autònoma.

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

III

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

La nova regulació, que ara s'efectua en seu legal, reforça la independència de l'òrgan responsable d'efectuar les investigacions, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, òrgan col·legiat tècnicament especialitzat i adscrit orgànicament al Ministeri de Foment. El reforçament d'esta independència s'aconsegueix limitant severament les facultats del Departament d'adscripció en el nomenament i cessament dels membres de la Comissió i dotant la funció investigadora d'un règim jurídic específic, a fi d'incrementar l'eficàcia de les investigacions i preservar la seua autèntica finalitat, que consistix en la determinació de les causes dels accidents i incidents d'aviació civil i la millora de la seguretat aèria, però no l'establiment de la culpa o responsabilitat d'estos.

D'acord amb les normes i recomanacions aprovades per l'Organització d'Aviació Civil Internacional, es limita

la cessió de dades procedents de la investigació tècnica a aquells casos en què la informació haja sigut requerida pels jutjats i tribunals penals, per les Comissions Parlamentàries d'Investigació o per altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents, o quan la comunicació constitueixca una mesura més adequada per a previndre un accident o incident greu.

IV

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

El control de les activitats aeronàutiques té una doble dimensió: comprén, d'una banda, les tradicionals funcions de vigilància i control del compliment de les normes sobre aviació civil aplicables en els distints àmbits subjectes a estes i, d'una altra, comprén també actuacions de supervisió tècnica i realització de comprovacions, proves i assajos necessaris per a l'obtenció i renovació de llicències, habilitacions i autoritzacions inherents al camp de l'aviació civil i el certificat de les aeronaus i dels equips i aparells aeronàutics. La inspecció, d'acord amb el que esta llei estableix, sobrepassa, per tant, els tradicionals límits del control administratiu previ a l'exercici de les facultats sancionadores i inclou igualment funcions de col·laboració tècnica amb els particulars, l'objecte de les quals consistix a visar el compliment dels requisits necessaris per a l'obtenció i manteniment dels títols que habiliten per a la realització d'activitats i operacions aeronàutiques.

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

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

V

El constant increment que el trànsit aeri ha experimentat en les últimes dècades genera necessitats creixents de seguretat. El títol IV de la llei arreplega el catàleg de les obligacions exigibles, pel dit motiu, a aquells subjectes d'actuació dels quals puga afectar la seguretat aèria, regulant les obligacions generals exigibles a tots i, a continuació i successivament, les obligacions específiques del personal aeronàutic, de les entitats dedicades a la fabricació i manteniment de productes aeronàutics, dels operadors i companyies aèries, de les empreses que realitzen treballs aeris, dels proveïdors

de servicis de navegació aèria, dels agents de servicis aeroportuaris, dels gestors d'infraestructures aeroportuàries, dels passatgers i usuaris i de les entitats i persones que realitzen actes d'inspecció.

Per mitjà de l'expressa determinació de les obligacions, la llei ha pretès donar un enfocament generalitzador i positiu, formulant els requeriments de seguretat i les pautes de comportament exigibles a les persones i organitzacions que exercixen activitats aeronàutiques, que constitueixen el marc jurídic general de la seguretat aeronàutica, que haurà de detallar-se i concretar-se més endavant en cada una de les nombroses i particulars disposicions que ordenen i regulen els distints sectors d'actuació compresos dins de l'aviació civil.

VI

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

El creixement que el trànsit i el transport aeris han experimentat des dels anys 60 fins als nostres dies requereix que el règim sancionador de l'aviació civil s'adeqüe a la naturalesa i a les característiques de les activitats i servicis aeronàutics que hui s'exercixen o presten, de forma que responga fidelment als problemes i conflictes que efectivament es conciten i que compregna la totalitat dels subjectes, individuals i col·lectius, que hi participen.

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

Totes estes circumstàncies fan necessari l'establiment d'un nou règim sancionador que permeta corregir les infraccions administratives, construït sobre la base del ple respecte als principis constitucionals bàsics de legalitat i de seguretat jurídica, així com als més específics de tipicitat i proporcionalitat consagrats en la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú.

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

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

TÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i finalitat.*

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

Les seues disposicions tenen com a finalitat preservar la seguretat, l'orde i la fluïdesa del trànsit i del transport aeris, d'acord amb els principis i normes de Dret internacional reguladors de l'aviació civil.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Es regiran per les normes contingudes en esta llei les aeronaus, productes, components i equips aeronàutics civils, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria civils, sense perjudi de les competències que sobre estos sistemes aeroportuaris corresponguen a les comunitats autònomes, els servicis i les activitats relacionats amb l'aviació civil i el personal i les organitzacions civils que intervinguen en la seua execució i explotació.

L'aplicació d'esta llei a les aeronaus d'Estat no militars, com les de duanes, policia o, en general, les destinades a servicis públics no comercials, al seu personal i a les organitzacions responsables de la seua utilització, haurà de respectar les particularitats relatives a l'operació de les dites aeronaus.

2. Les aeronaus militars, els sistemes aeroportuaris i de navegació aèria i els servicis, activitats i instal·lacions adscrits a la defensa nacional, així com el seu personal, estan exclosos de l'àmbit d'aplicació d'esta llei i quedaran subjectes a la seua legislació específica.

3. Esta llei, sense perjudi del compliment del que disposa la normativa europea existent respecte d'això, s'aplicarà en tot el territori espanyol, en les seues aigües jurisdiccionals, en l'espai aeri suprajacent i en l'espai aeri sobre el qual l'Estat espanyol exercisca jurisdicció, de conformitat amb els Tractats i Convenis internacionals en vigor.

Article 3. *Programa Nacional de Seguretat per a l'Aviació Civil.*

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

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

2. Les mesures previstes en el Programa Nacional de Seguretat per a l'Aviació Civil seran aplicables en tots els aeroports oberts a les operacions comercials de transport aeri.

3. El programa es revisarà amb la periodicitat que es derive del que estableixen les normes internacionals i, en tot cas, sempre que resulte necessari adoptar noves mesures de seguretat o es produïsquen circumstàncies que així ho aconsellen.

Article 4. *Control de la circulació aèria.*

1. El control de l'espai aeri i de la circulació aèria general correspondrà als Ministeris de Defensa i de Foment, en els termes establits en este article.

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

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

- a) La vigilància, el control i la defensa de l'espai aeri de sobirania nacional i
- b) El control de la circulació aèria en els supòsits previstos en l'apartat 4.

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

- a) Quan el president del Govern decidisca que esta competència siga exercida pel Ministeri de Defensa, per concórrer circumstàncies extraordinàries que així ho aconsellen.
- b) Quan es donen situacions d'emergència, declarades pel Ministeri de Defensa.

Article 5. *Competències del Ministeri de Foment.*

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

- a) L'ordenació i control de la circulació aèria general en temps de pau, d'acord amb el que establix l'article 4.
- b) L'ordenació i garantia de la prestació dels servicis civils de navegació aèria.
- c) La qualificació dels aeroports civils d'interés general i l'aprovació dels seus plans directores.
- d) L'ordenació i garantia de la prestació dels servicis aeroportuaris en els aeroports d'interés general.
- e) El manteniment del registre de matrícula d'aeronaus civils.
- f) L'ordenació del sistema de transport aeri.
- g) L'ordenació de les activitats i treballs aeris, així com de l'aviació general i esportiva.
- h) La verificació i control del compliment dels requisits i procediments establits per a garantir la seguretat aèria en relació amb el disseny, fabricació, manteniment, ús i operació de les aeronaus civils i, en general, dels productes, components i equips aeronàutics civils, així com dels aeroports, aeròdroms i sistemes i instal·lacions civils de navegació aèria.
- i) L'atorgament dels títols que habiliten les persones i organitzacions civils per a la realització d'activitats aeronàutiques civils i el control del compliment dels requisits i les obligacions en cada cas exigibles.
- j) El reconeixement i acceptació dels títols, llicències, autoritzacions o certificats expedits per autoritats d'altres Estats i que siguen requerits per a l'exercici de professions aeronàutiques.
- k) L'ordenació, direcció i execució de la inspecció aeronàutica, en l'àmbit de les competències de l'Administració General de l'Estat.
- l) L'exercici de la potestat sancionadora en matèria d'aviació civil.

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

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

Una Comissió interministerial, integrada per representants dels Ministeris de Defensa i de Foment, assumirà la coordinació de les actuacions que a ambdós ministeris, en l'àmbit de les seues respectives competències, corresponen en relació amb la utilització de l'espai aeri i amb el control de les servituds i zones de seguretat de l'entorn dels aeroports civils i informarà preceptivament de les decisions que a un o altre o a ambdós ministeris conjuntament corresponguen.

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

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

- a) L'exercici de l'autoritat meteorològica aeronàutica en el territori nacional, a través de la Direcció General de l'Institut Nacional de Meteorologia.
- b) La prestació dels servicis meteorològics d'observació, vigilància i predicció necessaris per a contribuir a la seguretat, regularitat i eficiència del trànsit aeri.
- c) La provisió als usuaris aeronàutics de la informació meteorològica necessària per a l'acompliment de les seues funcions.

Article 8. *Circulars aeronàutiques.*

1. El director general d'Aviació Civil podrà aprovar, en l'àmbit de l'aviació civil, disposicions de caràcter secundari i de contingut tècnic, que completen, precisen i asseguren la més eficaç aplicació de les normes dirigides a preservar la seguretat i l'orde del trànsit i del transport aeris civils.

2. Estes disposicions, que hauran de tindre en compte les prescripcions i recomanacions adoptades per l'Organització d'Aviació Civil Internacional i pels organismes internacionals de què forme part l'Estat espanyol, es denominaran «Circulars aeronàutiques» i seran obligatòries, dins de l'àmbit de l'aviació civil, per a les persones físiques i jurídiques que executen les activitats i presten els servicis vinculats a la formació del personal aeronàutic, al disseny, la producció, el manteniment i l'exploració de les aeronaus i els productes aeronàutics, a la gestió dels sistemes aeroportuaris i de navegació aèria, a la prestació dels servicis necessaris per a la navegació aèria i a la realització de les activitats de transport i treballs aeris i aviació general i esportiva.

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

4. L'entrada en vigor de les circulars aeronàutiques requerirà la seua prèvia publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

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

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

2. La construcció, modificació i obertura al trànsit aeri dels aeròdroms i aeroports de competència de les

comunitats autònomes i l'aprovació de plans o instruments d'ordenació i delimitació de la seua respectiva zona de servici hauran de tindre un informe conjunt, amb caràcter previ, dels Ministeris de Foment i de Defensa, a l'efecte de determinar la incidència d'estos en l'estructuració, ordenació i control de l'espai aeri, en el trànsit i el transport aeris i en la seua afecció als aeroports d'interés general o als seus espais circumdants subjectes a servituds aeronàutiques.

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

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

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

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

2. El Consell Assessor d'Aviació Civil serà presidit pel ministre de Foment i hi estaran representats els departaments ministerials i les Administracions públiques que tinguen competències que incidisquen sobre l'aviació civil, els col·legis i associacions professionals del personal aeronàutic, les organitzacions sindicals més representatives en el sector de l'aviació civil, les companyies aèries, els fabricants de productes aeronàutics, les organitzacions i associacions asseguradores relacionades amb les assegurances aèries, les organitzacions d'usuaris, de persones amb discapacitat i de majors i els altres titulars d'activitats relacionades amb l'aviació civil que es determinen d'acord amb el que preveu l'apartat 5.

3. El Consell informará sobre els projectes de normes reguladores de l'aviació civil que li siguen sotmesos pel Ministeri de Foment i podrà proposar, a este o al Govern, l'adopció de totes les mesures que considere necessàries en relació amb el sector aeronàutic.

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

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

6. El Ministeri de Foment prestarà al Consell Assessor d'Aviació Civil el suport tècnic i administratiu que necessite per al compliment eficaç dels seus fins.

TÍTOL II

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

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

Als efectes d'esta llei, es considera accident d'aviació civil el succés relacionat amb la utilització d'una aeronau, des del moment que una persona entre a bord per a realitzar un vol fins al desembarcament de tots els passatgers i membres de la tripulació, que motive la mort o lesions greus de persones, definides en la legislació penal vigent, produísca danys o ruptures estructurals en

l'aeronau o done lloc a la seua desaparició o que siga totalment inaccessible.

Tindrà la consideració d'incident el succés relacionat amb la utilització d'una aeronau que, sense arribar a ser un accident, afecte o puga afectar la seguretat de les operacions aèries.

Són incidents greus aquells en què concórreguen circumstàncies que indiquen que ha estat pròxim a produir-se un accident.

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

1. S'investigaran tècnicament, de conformitat amb allò que estableix esta llei i amb les normes i mètodes recomanats per l'Organització d'Aviació Civil Internacional, tots els accidents i incidents greus d'aviació civil ocorreguts en el territori, en les aigües jurisdiccionals i en l'espai aeri suprajacent o sota la responsabilitat de l'Estat espanyol o, fora d'ells, quan en el succés estiga involucrada una aeronau de matrícula espanyola o explotada per una empresa establida a Espanya, llevat que la investigació ja es duga a terme per un altre Estat per raó del lloc en què l'accident o incident s'haja produït.

2. La investigació tècnica té com a objecte la determinació de les causes dels accidents i incidents d'aviació civil i les circumstàncies en què es van produir, amb la finalitat exclusiva de previndre'ls en el futur i formular recomanacions que eviten la seua repetició. En cap cas estarà dirigida a l'establiment de la culpa o responsabilitat d'estos.

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

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

2. La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil actuarà amb independència funcional plena respecte de les autoritats aeronàutiques, aeroportuàries i de les responsables de la circulació i el trànsit aeris i de qualsevol altres els interessos de les quals pogueren entrar en conflicte amb la missió que s'haja confiat a la Comissió, i disposarà dels mitjans necessaris per al desplegament de les seues competències.

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

4. La Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil actuarà conjuntament amb la Comissió d'Investigació Tècnica d'Accidents Aeris Militars en els accidents i incidents en què es veguen involucrats, a més, aeronaus militars.

Article 14. *Composició i funcions.*

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

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

2. El Ple de la Comissió designarà un secretari, que assistirà a les seues reunions, intervenint amb veu però sense vot.

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

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

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

Article 15. *Comunicació dels accidents i incidents.*

Les autoritats aeronàutiques, els responsables de les instal·lacions i els servicis de navegació aèria, els propietaris, explotadors i tripulants de les aeronaus involucrades i les persones i entitats relacionades amb el succés tenen l'obligació de comunicar a la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil els accidents o incidents que hagen de ser objecte d'investigació per la dita Comissió, tan prompte com tinguen coneixement d'estos.

Article 16. *Caràcter reservat de la informació.*

1. Les dades, registres, gravacions, declaracions, comunicacions i informes obtinguts per la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, així com pels integrants dels equips d'investigació, en l'acompliment de les seues funcions, tenen caràcter reservat i només poden ser utilitzats per als fins propis de la investigació tècnica.

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

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

b) Quan ho sol·liciten les Comissions Parlamentàries d'Investigació a què es referix l'article 76 de la Constitució.

c) En les actuacions de col·laboració desenrotllades per la Comissió amb altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil, d'acord amb el que estableixen les normes internacionals, comunitàries i nacionals sobre esta matèria.

d) En els supòsits en què el Ple de la Comissió considere que la comunicació de dades a l'Autoritat aeronàutica o a les persones i organitzacions aeronàutiques afectades siga més eficaç per a previndre un accident o incident greu.

3. Els membres de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil i el personal al servici d'esta estaran obligats, en l'acompliment de les seues funcions, a preservar el caràcter reservat de les dites dades i informacions.

Article 17. *Facultats dels investigadors.*

1. Els components dels equips d'investigació acompliran les seues funcions, sota l'exclusiva direcció de la Comissió, amb llibertat i independència de criteri.

2. Els investigadors, en l'exercici de les seues funcions, tindran les facultats següents:

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

b) Accés immediat al contingut dels registradors de vol o de qualsevol altre registre o gravació directament relacionats amb el succés investigat.

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

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

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

f) Demanar de les autoritats aeronàutiques la informació que, sobre infraestructures, personal, material, operadors, servicis o procediments aeronàutics, resulte necessària per al desenrotllament de la investigació.

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

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

2. Les actuacions dels investigadors a què es referixen els paràgrafs a) i b) de l'apartat 2 de l'article anterior, requeriran l'autorització prèvia de l'autoritat judicial, quan l'accident o incident investigat haja donat lloc l'obertura d'un procediment judicial.

Article 19. *Publicitat dels informes i recomanacions.*

1. Concloua la investigació tècnica, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil aprovarà un informe i formularà, quan ho considere necessari, propostes o recomanacions sobre seguretat aèria destinades a previndre futurs accidents i incidents.

La Comissió donarà publicitat dels informes i recomanacions per mitjà de procediments adequats a les característiques i a la gravetat del succés investigat.

2. La Comissió podrà requerir als destinataris concrets de les seues recomanacions informació sobre les mesures preventives de seguretat que hagen adoptat o projecten adoptar.

TÍTOL III

De la inspecció aeronàutica

Article 20. *Concepte i abast.*

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

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

3. Les aeronaus matriculades en altres Estats que tinguin entrada o eixida de territori espanyol i les seues tripulacions estaran subjectes a inspecció, d'acord amb la legislació espanyola, amb les normes de Dret comunitari europeu i amb els tractats i convenis internacionals.

Article 21. *Adscripció i exercici.*

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

2. Les actuacions pròpies de la dita inspecció seran realitzades per la Direcció General d'Aviació Civil, directament o a través de persones físiques o jurídiques, amb capacitat i solvència tècnica acreditades, que actuaran sota la direcció i supervisió del dit òrgan directiu, en els termes que es determinen en esta llei i en les seues normes de desplegament.

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

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

- A) En relació amb la seguretat operacional:
- 1r. Personal aeronàutic.
 - 2n. Operació d'aeronaus.
 - 3r. Aeronavegabilitat.
 - 4t. Medicina i formació aeronàutiques.
- B) En relació amb el transport aeri:
- 1r. Llicències i autoritzacions d'explotació de companyies aèries.
 - 2n. Servicis de transport aeri.
 - 3r. Treballs aeris, transport privat, vols locals i altres activitats de trànsit aeri.
 - 4t. Comprovació de l'existència i vigència dels sistemes de cobertura dels riscos derivats del transport aeri.
 - 5t. Obligacions de servici públic i règims especials d'accés al mercat d'aviació civil.
 - 6t. Tarifes i bonificacions en matèria de transport aeri.
 - 7m. Verificació del funcionament dels servicis de trànsit i transport aeris.
 - 8u. Contracte de transport aeri.
 - 9é. Servicis d'assistència en terra en els aeroports d'interés general.
 - 10é. Utilització de les franges horàries per al moviment de les aeronaus en els aeroports.
 - 11é. Continuitat i seguretat en la prestació dels servicis de transport aeri i aeroportuaris.

- C) En relació amb la navegació aèria:
- 1r. Servicis de navegació aèria.
 - 2n. Instal·lacions del sistema de navegació aèria.
 - 3r. Personal i organitzacions que intervinguen en la prestació o explotació dels servicis de navegació aèria i en la construcció, utilització o manteniment de les instal·lacions afectes al sistema de navegació aèria.

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

- 1r. Construcció, obertura i funcionament d'aeroports d'interés general i de les seues instal·lacions.
- 2n. Seguretat aèria dels restants aeroports i aeròdroms.
- 3r. Servituds aeronàutiques.

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

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

El Ministeri de Foment, d'acord amb el que estableixen els tractats o convenis internacionals subscrits per l'Estat espanyol, podrà encomanar, totalment o parcialment, a les autoritats aeronàutiques d'un altre Estat l'exercici de les obligacions i funcions d'inspecció i supervisió a què es referix esta llei respecte d'aeronaus matriculades a Espanya, quan l'operador d'estes tinga en el dit Estat la seua oficina principal d'explotació o la seua residència permanent o quan aquelles hi operen de forma estable.

De la mateixa manera, les autoritats aeronàutiques espanyoles podran assumir totalment o parcialment les obligacions i funcions d'esta naturalesa que a un altre Estat incumbisquen respecte de les aeronaus de la seua matrícula, si estes són explotades per un operador aeri que té la seua oficina principal o la seua residència permanent a Espanya o operen a Espanya de forma estable.

Les autoritats espanyoles reconeixeran els tractats o convenis d'este gènere subscrits entre altres Estats i que afecten aeronaus que operen a Espanya, sempre que s'hagen registrat davant del Consell de l'Organització d'Aviació Civil Internacional i fets públics per este o quan la seua existència i abast hagen sigut notificats directament i oficialment per un Estat part.

Article 24. *Actuacions inspectores.*

1. L'exercici de les funcions pròpies de la inspecció aeronàutica s'adequarà als plans o, si no n'hi ha, a les ordes específiques d'actuació que approve la Direcció General d'Aviació Civil.

Per orde del ministre de Foment es determinaran la periodicitat, el contingut i la forma d'aprovació i execució dels plans d'actuacions inspectores.

2. Si el propòsit de la inspecció no és obstacle per a això, s'informarà amb suficient antelació la persona o entitat que vaja a ser inspeccionada de l'actuació que es va a practicar i de les persones autoritzades per a la seua realització.

3. El personal que realitze les actuacions d'inspecció haurà d'acreditar la seua identitat i condició per mitjà de l'exhibició d'un document oficial expedit per la Direcció General d'Aviació Civil, en el qual es determinaran les facultats del seu titular, l'abast de les seues funcions i els límits a què se subjecta el seu exercici.

Article 25. *Atribucions dels inspectors.*

1. Les actuacions d'inspecció aeronàutica es realitzaran pels funcionaris que exercisquen els corresponents llocs de treball en els òrgans amb competències inspectores de la Direcció General d'Aviació Civil. No obstant, podrà encomanar-se a altres funcionaris o empleats públics destinats en els dits òrgans la realització de tasques o activitats auxiliars o de suport administratiu de les anteriors.

2. Els inspectors dependents de la Direcció General d'Aviació Civil tindran, en l'acompliment de les seues funcions, les atribucions següents:

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

b) El lliure accés a les aeronaus, en terra i en vol, aeroports, aeròdroms, locals, terrenys i, en general, a totes les instal·lacions aeronàutiques en què hagueren de realitzar les actuacions inspectores. Quan es tracte del domicili de la persona inspeccionada, hauran d'obtenir el consentiment de l'interessat o, si no n'hi ha, autorització judicial.

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

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

4. Les persones físiques i jurídiques, públiques o privades, que siguen objecte d'inspecció o supervisió tenen el deure de col·laborar i facilitar el bon fi d'esta.

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

1. Reglamentàriament s'establirà el procediment per mitjà del qual podrà autoritzar-se persones físiques i jurídiques, públiques o privades, que disposen de mitjans adequats, capacitat i especialització tècnica acreditades i independència funcional respecte de les activitats a desenvolupar, per a actuar com a entitats col·laboradores en matèria d'inspecció aeronàutica, d'acord amb les directrius i sota la supervisió de la Direcció General d'Aviació Civil.

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

a) Verificar i acreditar l'aptitud requerida al personal aeronàutic per a l'obtenció, manteniment i renovació dels títols, llicències, habilitacions, autoritzacions, aprovacions o certificats necessaris per a l'exercici de les seues funcions.

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

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

3. El personal d'estes entitats haurà d'exhibir un document expedit per la Direcció General d'Aviació Civil en què constaran les seues facultats i atribucions, així com les condicions d'exercici d'estes i estarà subjecte al deure de sigil establert en l'apartat 3 de l'article anterior.

4. Les persones privades o col·laboradores de la inspecció aeronàutica hauran de subscriure les assegurances o constituir els depòsits, fiances o altres garanties que reglamentàriament es determinen per a cobrir la responsabilitat pels riscos derivats de les seues actuacions.

5. Les tarifes que les entitats col·laboradores perceben per la realització de les funcions enumerades en l'apartat 2 hauran de ser prèviament comunicades al Ministeri de Foment.

Article 27. *Procediments interns de verificació.*

Per orde del ministre de Foment es determinaran les condicions i els requisits conforme als quals els explotadors de servicis de transport aeri i els titulars o prestadors de servicis aeroportuaris i de navegació aèria, que compten amb mitjans humans, materials i tècnics adequats, podran desenvolupar i aplicar per si mateixos procediments programats de verificació i control del compliment de les regles tècniques i de seguretat aplicables a l'activitat que realitzen.

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

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

1. Les actuacions en què es concrete l'exercici de la funció de la inspecció aeronàutica que tinguen efectes jurídics enfront de tercers o caràcter preceptiu, es documentaran en diligències, comunicacions, dictàmens tècnics, informes i actes.

2. Es consignarà en una acta el resultat de les inspeccions realitzades per a controlar el compliment de la normativa aplicable.

En l'acta es faran constar necessàriament els següents punts:

a) El nom i acreditació de l'inspector.
b) El lloc, data i hora en què es va dur a terme l'activitat inspectora.

c) La identitat de la persona responsable de l'entitat, producte, servici, activitat o instal·lació inspeccionada.

d) Els elements essencials de la inspecció practicada i, si és el cas, les deficiències, irregularitats o incompliments legals constatats.

e) Si és el cas, proposta de possibles mesures a adoptar, de conformitat amb les normes d'aplicació, per a esmenar estes deficiències, irregularitats o incompliments.

f) La conformitat o disconformitat amb tot això del subjecte inspeccionat.

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

En els informes o dictàmens tècnics es faran constar els punts següents:

a) El nom i l'acreditació de qui realitza l'actuació inspectora.

b) La identitat de la persona o del responsable de l'entitat, producte, equip, servici, activitat o instal·lació objecte de supervisió, comprovació o auditoria.

c) Actuacions realitzades, indicant-ne el resultat i, si és el cas, les deficiències, irregularitats o incompliments de la normativa aplicable constatats.

d) Si és el cas, proposta de possibles mesures a adoptar, de conformitat amb les normes d'aplicació, per a esmenar estes deficiències, irregularitats o incompliments.

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

4. Les auditories d'organització i procediments que es realitzen a les persones físiques i jurídiques que realitzen activitats regulades per la normativa d'aviació civil donaran lloc als corresponents informes i, si és el cas, actes.

5. Finalitzada la seua activitat, els responsables de l'actuació practicada remetran les corresponents actes, informes i dictàmens tècnics a la Direcció General d'Aviació Civil i formularan, quan siga procedent, una proposta d'incoació d'expedient sancionador.

6. Les actes, informes i dictàmens resultat de les inspeccions i controls tècnics a què es referix este article, formalitzats en document públic observant els requisits legals pertinents, tindran valor probatori, sense perjudici de les proves que en defensa dels seus drets i interessos puguen aportar o fer valdre els administrats.

Article 29. *Esmena.*

1. Quan, en les actes i informes, es facen constar deficiències, irregularitats o incompliments, siguen o no

constitutius d'infracció, la Direcció General d'Aviació Civil emplaçarà les persones i entitats responsables perquè siguin esmenats, indicant-los, si és el cas, les mesures que hauran de ser portades a efecte per a això i concedint-los a l'efecte un termini raonable.

2. Mentres no s'haja acreditat davant de la Direcció General d'Aviació Civil que les deficiències, irregularitats o incompliments han sigut esmenats, esta no procedirà, llevat que la normativa específica d'aplicació al cas establisca una altra cosa, a l'atorgament, revalidació, renovació o acceptació del corresponent certificat, aprovació, autorització, llicència o habilitació.

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

Article 30. *Mesures extraordinàries.*

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

L'acord d'immobilització, de limitació i de suspensió es documentarà per escrit. No obstant, quan resulte necessari per causa d'urgent necessitat, podrà adoptar-se verbalment, sense perjudi de reflectir l'acte i la seua motivació per escrit tan ràpidament com siga possible i, en tot cas, en un termini no superior a 72 hores, i traslladar-lo als interessats.

2. Les mesures adoptades hauran de ser confirmades o alçades en l'acord d'iniciació del procediment administratiu subsegüent i, en tot cas, quedaran sense efecte tan prompte com desapareguen les causes que van donar lloc a la seua imposició.

3. Els gastos originats per estes mesures aniran a càrrec dels titulars o explotadors de les aeronaus i dels servicis o activitats.

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

Els òrgans i unitats de la Direcció General d'Aviació Civil i el personal que preste servicis en estos prestaran la col·laboració necessària a les persones autoritzades per les institucions de la Unió Europea o per l'Agència Europea de Seguretat Aèria per a realitzar inspeccions i investigacions en territori espanyol.

El director general d'Aviació Civil podrà requerir les entitats i el personal col·laborador a què es referix l'article 26 perquè, així mateix, presten amb caràcter obligatori l'auxili que resulte necessari.

TÍTOL IV

De les obligacions per raons de seguretat

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

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

Personal aeronàutic.

Escoles de vol i centres de formació aeronàutica i aeroclubs.

Entitats dedicades al disseny, producció i manteniment de les aeronaus i productes aeronàutics.

Operadors aeris.

Companyies aèries i empreses de treballs aeris.

Proveïdors de servicis de navegació aèria.

Agents i proveïdors de servicis aeroportuaris.

Gestors dels aeroports, aeròdroms i la resta d'instal·lacions aeroportuàries.

Passatgers i altres usuaris dels servicis aeronàutics.

Entitats col·laboradores en matèria d'inspecció aeronàutica.

Article 33. *Obligacions generals.*

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

1a. Complir amb la diligència deguda les normes, regles, mesures i condicions de seguretat requerides en cada activitat o operació aeronàutica.

2a. Atendre les ordres, instruccions i directrius adoptades per les autoritats aeronàutiques en l'exercici de les seues funcions.

3a. Col·laborar i facilitar el bon fi de les actuacions d'investigació i inspecció aeronàutiques.

4a. Donar adequat compliment als deures legals d'informació a les autoritats aeronàutiques i als òrgans competents en matèria d'aviació civil.

5a. Impartir als passatgers i la resta d'usuaris dels servicis aeronàutics les instruccions i directrius sobre seguretat de les activitats i operacions d'aviació civil.

6a. Mantindre adequadament els llibres, quaderns, manuals, certificats, registres i qualsevol altra documentació legalment exigida.

7a. Complir els deures de comunicació als òrgans competents en matèria d'aviació civil i, en particular, promoure els procediments d'inscripció i cancel·lació previstos en la normativa reguladora del Registre de Matrícula d'Aeronaus.

8a. Realitzar exclusivament les activitats d'aviació civil per a les quals s'estiga autoritzat i designat, i complir les condicions establides en les normes que les regulen i les limitacions i obligacions que es determinen en el títol que habilita per al seu desplegament.

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

10a. Assegurar la continuïtat en la prestació dels servicis que tinguen la consideració d'essencials.

11a. Contractar i mantindre en vigor les assegurances aèries legalment obligatòries i constituir depòsits, fiances i altres garanties exigibles.

12a. Adoptar les degudes mesures per a garantir la seguretat dels passatgers i la resta d'usuaris dels servicis aeronàutics, amb especial atenció a les persones amb discapacitat, persones majors i xiquets.

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

Article 34. *Obligacions específiques del personal aeronàutic.*

Són obligacions del personal aeronàutic les següents:

1a. Exercir les funcions i realitzar les activitats pròpies de cada classe de personal aeronàutic només quan s'estiga en possessió d'un títol habilitant, vàlid i eficaç

per a això, i complir les condicions, limitacions i obligacions establides en el mateix títol i en la normativa que el regule.

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

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

4a. Abstindre's d'exercir les dites funcions i de realitzar estes activitats en cas de disminució de la capacitat física o psíquica requerida.

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

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

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

2a. Complir les condicions establides en les llicències o autoritzacions o en les normes reguladores de la seua activitat.

3a. Assegurar la continuïtat en la prestació de les activitats i servicis de què són responsables amb el nivell de seguretat exigít.

Article 36. Obligacions específiques dels operadors aeris.

Els qui realitzen operacions d'aviació general i esportiva, de transport aeri comercial i de treballs aeris estan obligats en tot moment a:

1a. Abstindre's d'operar aeronaus que no complisquen els requisits d'aeronavegabilitat legalment exigits i de realitzar vols sense disposar de les autoritzacions preceptives.

2a. Complir les directives d'aeronavegabilitat i les directives operacionals de l'autoritat aeronàutica o, en general, qualsevol requisit exigít per la dita Autoritat en relació amb l'aeronavegabilitat i l'operació de les seues aeronaus.

3a. Seguir les regles operacionals establides al realitzar les operacions de vol per a les quals estiguen autoritzats.

4a. Efectuar les operacions d'envol, aproximació i aterratge en els aeroports conforme a les normes en vigor i les regles i condicions determinades per les autoritats competents.

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

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

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

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

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

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

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

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

3a. Assegurar la continuïtat en la prestació d'estos servicis amb el nivell de seguretat exigít.

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

Article 38. Obligacions específiques dels proveïdors civils de servicis de navegació aèria.

Els qui hagen sigut autoritzats i designats proveïdors de servicis de navegació aèria queden subjectes a les obligacions següents:

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

2a. Garantir la continuïtat de la prestació dels servicis amb el nivell de seguretat exigít.

3a. Mantindre adequadament els equips i les instal·lacions del sistema de navegació aèria, evitant el seu deteriorament o la degradació de les seues prestacions.

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

Article 39. Obligacions específiques dels agents i proveïdors de servicis aeroportuaris.

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

1a. Disposar d'un títol jurídic vàlid i eficaç per a prestar els servicis aeroportuaris en els aeroports d'interés general.

2a. Complir i mantindre les condicions establides en el títol a què es referix l'apartat anterior.

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

4a. Garantir la prestació dels servicis amb el nivell exigít de seguretat.

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

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

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

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

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

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

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

Article 41. Obligacions específiques dels passatgers i altres usuaris dels servicis aeronàutics.

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

1a. Complir les normes, regles, mesures i condicions de seguretat en vigor tant a bord de les aeronaus com en els aeroports, aeròdroms i la resta d'instal·lacions aeroportuàries.

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

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

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

1a. Exercir amb objectivitat i imparcialitat les facultats atorgades en l'autorització, mentres esta siga vàlida i eficaç.

2a. Atindre's a les condicions, limitacions i obligacions establides en les autoritzacions de què siguen titulars i en la normativa que les regule.

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

TÍTOL V

De les infraccions i sancions

CAPÍTOL I

De les infraccions

Article 43. Concepte i classes d'infraccions.

1. Constituïxen infraccions administratives en matèria d'aviació civil les accions o omissions que es tipifiquen com a tals en esta llei.

2. Les infraccions administratives tipificades en esta llei podran ser lleus, greus i molt greus, de conformitat amb el que s'establix en els articles següents. Només podran ser sancionades les persones físiques o jurídiques que resulten responsables dels fets constitutius d'infracció, encara a títol de simple inobservança.

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

1. L'incompliment de les obligacions establides en el títol IV d'esta llei pels subjectes que en cada cas hi estiguen sotmesos constituirà infracció lleu, llevat que constituïska una infracció de les tipificades en els articles següents en este capítol, o es produïska alguna circumstància especial de les previstes en els apartats següents en este article, que el qualifique com a infracció greu o molt greu.

2. L'incompliment de les obligacions establides en el títol IV d'esta llei constituirà infracció greu quan es

done alguna de les següents circumstàncies qualificatives:

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

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

c) S'hagen originat danys i perjuís a béns i drets que, valorats de forma individual per a cada un dels subjectes afectats, arriben a una quantia compresa entre 5.000 i 15.000 euros.

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

3. L'incompliment de les obligacions establides en el títol IV d'esta llei constituirà infracció molt greu quan concórrega alguna de les següents circumstàncies qualificatives:

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

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

c) S'hagen originat danys i perjuís a béns i drets que, valorats de forma individual per a cada un dels subjectes afectats, arriben a una quantia superior a 15.000 euros.

d) S'haja causat la suspensió no justificada de la prestació dels servicis aeronàutics.

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

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

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

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

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

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

5a. La privació als interessats de la informació legalment deguda sobre els servicis de transport aeri oferits per les companyies aèries en els sistemes informatitzats de reserva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9a. La no presentació en temps i forma, per al seu registre, de les tarifes dels servicis aeris internacionals, quan siga obligat fer-ho, o l'aplicació de tarifes diferents de les registrades.

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

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

1a. L'incompliment de les condicions establides per a la prestació de servicis de transport aeri subjectes a obligacions de servici públic.

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

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

4a. Introduir-se o viatjar clandestinament en una aeronau, així com cooperar perquè això puga ser realitzat.

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

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

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

1a. L'incompliment de les condicions establides en la dispensa o aprovació especial per a transportar les mercaderies de forma distinta de l'establida en la reglamentació sobre mercaderies perilloses o en les normes especials.

2a. La no inclusió en els documents d'acompanyament d'algunes de les dades que reglamentàriament hi han de figurar o la indicació inadequada d'estes.

2. Constituïxen infraccions administratives greus les següents:

1a. L'incompliment greu de les condicions essencials establides en la dispensa o aprovació especial per a transportar les mercaderies de forma distinta de l'establida en la reglamentació sobre mercaderies perilloses o en les normes especials.

2a. La no inclusió en els documents d'acompanyament d'algunes de les dades que reglamentàriament hi han de figurar o la indicació inadequada d'estes, quan la dita ommissió o irregularitat siga determinant d'un risc per a la seguretat o d'error pel que fa a la naturalesa de la càrrega transportada.

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

4a. El transport de passatgers en aeronaus que transporten mercaderies perilloses o subjectes a normes especials fora dels supòsits en què les normes reguladores d'esta classe de transports ho permeten.

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

3. Constituïxen infraccions administratives molt greus les següents:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Constituïxen infraccions administratives greus les següents:

1a. L'incompliment de les restriccions temporals per a les operacions d'aterratge o envol o de les restriccions per a l'operació d'aeronaus per la seua categoria acústica o nivell de soroll establides.

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

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

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

3. Constituïxen infraccions administratives molt greus les següents:

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

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

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

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

Qualsevol actuació o omissió imprudent al realitzar activitats, operacions i maniobres en la zona de servei, que no haja causat danys o menyscabament rellevants, però haja posat en perill obres, instal·lacions, equips, mercaderies, contenidors i mitjans de transport aeris o terres situats en la dita zona o a les activitats aeroportuàries que s'executen en esta zona.

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

1a. Els actes o omissions culposos que causen danys o menyscabament a les obres, instal·lacions, equips, mercaderies, contenidors i mitjans de transport situats en la zona de servei o a les activitats aeroportuàries que s'executen en esta zona.

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

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

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

1a. Els actes o omissions dolosos que causen danys o menyscabament a les obres, instal·lacions, equips, mercaderies, contenidors i mitjans de transport situats en la zona de servei o a les activitats aeroportuàries que s'executen en esta.

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

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

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

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

1a. La no devolució d'una o més sèries de franges horàries assignades que no es vagen a utilitzar o la seua devolució en forma o termini distints dels previstos legalment.

2a. Tota operació de vol en què concórrega qualsevol de les circumstàncies següents:

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

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

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

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

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

2. Són infraccions administratives greus les següents:

1a. La no devolució d'una o més sèries de franges horàries assignades que no es vagen a utilitzar o la seua devolució en forma o termini distints dels previstos legalment, quan s'haja causat perjudici greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o quan la infracció ja s'haguera comés en les temporades anteriors equivalents o en les immediates.

2a. Tota operació de vol en què concórrega qualsevol de les circumstàncies següents:

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

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

3a. La transferència o l'intercanvi d'una o més sèries de franges horàries no permesos per la normativa vigent, quan es cause perjudi greu per a altres companyies aèries o quan la infracció ja s'haguera comés tant en la temporada anterior equivalent com en la immediata o quan en una mateixa temporada es realitze en més d'un aeroport siti en territori espanyol.

3. Són infraccions administratives molt greus les següents:

1a. La no devolució d'una o més sèries de franges horàries assignades que no es vagen a utilitzar o la seua devolució en forma o termini distintes dels previstos legalment, quan s'haja causat perjudi molt greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o quan l'operació ja s'haguera comés dos o més vegades bé en les temporades anteriors equivalents o bé en les immediates.

2a. Tota operació de vol en què concórrega qual-sevol de les circumstàncies següents:

a) No haver obtingut prèviament la franja horària corresponent en aeroports on este requisit siga exigible, quan s'haja produït risc greu per a la seguretat o perjudi molt greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o quan la infracció es repetisca en vols que configuren més d'una sèrie o afecten més d'un aeroport congestionat siti en territori espanyol.

b) L'ús reiterat a hores distintes de les autoritzades, d'una o més franges horàries prèviament obtingudes conforme a la normativa en vigor, quan s'haja produït risc greu per a la seguretat o perjudi molt greu per al bon funcionament de l'aeroport o per a altres companyies aèries o la infracció es repetisca en vols que configuren més d'una sèrie o afecte més d'un aeroport congestionat siti en territori espanyol.

3a. La transferència o l'intercanvi d'una o més sèries de franges horàries no permesos per la normativa vigent, quan es produísca perjudi molt greu per a altres companyies aèries o quan la infracció ja s'haguera comés dos o més vegades tant en la temporada anterior equivalent com en la immediata o quan en diverses temporades es cometa en més d'un aeroport siti en territori espanyol.

4. Als efectes d'este article, una sèrie de franges horàries està constituïda per un mínim de cinc franges horàries sollicitades per a un període de programació a la mateixa hora, regularment, el mateix dia de la setmana, i assignada d'esta manera o, si això no fóra possible, a la mateixa hora aproximadament.

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

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

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

2a. La negativa a expedir o proporcionar els documents acreditatius de l'entrenament, comprovacions,

verificacions i qualificacions de les activitats i del personal aeronàutic en els períodes de temps establits.

2. Constituïxen infraccions administratives greus les següents:

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

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

3a. L'incompliment dels deures de reserva establits en els articles 16 i 26 d'esta llei.

3. Constituïxen infraccions administratives molt greus les següents:

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

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

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

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

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

Article 51. *Reincidència.*

La reincidència en la comissió de les infraccions tipificades com a greus en l'apartat 2 de l'article 44, apreciada de conformitat amb el que disposa l'article 131.3.c) de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de Règim Jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú, convertix aquelles infraccions en molt greus.

Article 52. *Responsables de les infraccions.*

1. La responsabilitat administrativa per les infraccions regulades en esta llei correspondrà:

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

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

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

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

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

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

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

2. Quan una mateixa infracció siga imputable a diverses persones i no siga possible determinar el grau de participació de cada una d'elles, respondran solidàriament.

3. No eximirà de responsabilitat el fet que les persones que hagen comés les infraccions estiguen integrades en associacions temporals d'empreses, agrupacions d'interés econòmic o comunitats de béns sense personalitat.

Article 53. *Concurrència de responsabilitats.*

1. La responsabilitat per les infraccions tipificades en esta Llei és de naturalesa administrativa i no exclou les d'un altre orde a què hi haguera lloc.

2. Les sancions que s'imposen a distints subjectes com a conseqüència d'una mateixa infracció tindran entre si caràcter independent.

3. No podran sancionar-se els fets que hagen sigut sancionats penalment o administrativament, en els casos en què s'aprecie identitat de subjecte, fet i fonament.

4. Quan la infracció poguera ser constitutiva de delictes o falta, es traslladarà de tant de culpa al Ministeri Fiscal, i se suspendrà la tramitació del procediment sancionador fins que es dicte resolució judicial ferma.

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

Article 54. *Extinció de la responsabilitat.*

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

CAPÍTOL II

De les sancions i altres mesures

Article 55. *Sancions.*

1. Les infraccions establides en el capítol I d'este títol seran sancionades de la manera següent:

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

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

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

2. Quan les infraccions foren comeses per les entitats col·laboradores d'inspecció, les companyies que realitzen transport aeri comercial, les organitzacions de disseny, fabricació o manteniment d'aeronaus, els proveïdors de servicis de navegació aèria, els agents de servicis aeroportuaris, els gestors d'aeroports, aeròdroms o instal·lacions aeroportuàries i, en general, les persones físiques o jurídiques que exercisquen activitats incloses en l'àmbit d'aplicació d'esta llei amb caràcter comercial o que les realitzen a canvi d'una contraprestació econòmica no salarial les sancions aplicables seran les següents:

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

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

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

3. Quan hi haja i puga conèixer-se el benefici brut obtingut com a conseqüència dels actes o omissions en què consistisquen les infraccions, les quantitats que resultaren de l'aplicació d'allò que preveuen, respectivament, en els paràgrafs b) i c) de l'apartat anterior, podran ser incrementades en la diferència positiva que es produïra, si és el cas, per mitjà de l'aplicació de les regles següents:

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

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

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

a) Per a les infraccions previstes en l'epígraf 1a de cada un dels tres apartats del citat precepte, un mínim de 6.000 i un màxim de 90.000 euros per cada sèrie de franges no tornades.

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

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

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

e) Quan hi haja i puga conèixer-se el benefici brut obtingut com a conseqüència d'estes infraccions, la quantitat resultant de l'aplicació dels anteriors criteris podrà ser incrementada en la diferència positiva que es produïra, si és el cas, per aplicació de les regles previstes a l'efecte en l'apartat 3 d'este article.

5. Les multes tindran naturalesa de crèdit de Dret públic i el seu import podrà ser exigit per la via administrativa d'apremi.

Article 56. *Sancions accessòries.*

1. A més de les sancions establides en l'article anterior, en el supòsit d'infraccions greus comeses en l'acompliment de funcions, la realització d'activitats o la prestació de servicis aeronàutics per als quals s'exigisca ser titular d'una llicència, habilitació, acceptació, aprovació, autorització o certificat corresponent i, si és el cas, drets de trànsit, podrà imposar-se la seua suspensió o limitació a la persona física o jurídica responsable de la infracció per termini màxim de cinc anys.

Igualment, en el supòsit d'infraccions molt greus comeses en l'acompliment de funcions, la realització d'activitats o la prestació de servicis aeronàutics per als quals s'exigisca ser titular d'una llicència, habilitació, acceptació, aprovació, autorització o certificat corresponent, i, si és el cas, drets de trànsit, podrà imposar-se la seua revocació a la persona física o jurídica responsable de la infracció.

2. La comissió de dos o més infraccions molt greus en el terme d'un any comportarà, en tot cas, la inha-

bilitació de la persona responsable d'estes, durant un període de tres anys, per a ser titular de qualsevol dret o títol administratiu que faculte per a l'acompliment de funcions, la realització d'activitats o la prestació de servicis aeronàutics, així com per a exercir les facultats que conferisquen els que es posseïsquen. També inhabilitarà per a formar part del Consell d'Administració o òrgan equivalent d'una persona jurídica que siga titular d'estos drets o títols administratius.

El termini de tres anys es computarà des de l'endemà a aquell en què siga ferma la segona de les resolucions administratives que s'haja tingut en compte.

Article 57. *Altres mesures.*

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

a) Restituir les coses o reposar-les al seu estat anterior en el termini que es fixe.

b) Indemnitzar els danys irreparables per quantia igual al valor dels béns destruïts o el deteriorament causat, així com els perjudis ocasionats, en el termini que es fixe.

2. S'exigirà la indemnització per danys i perjudis quan no fóra possible la restitució o reposició, i en tot cas si s'hagueren produït danys i perjudis als interessos públics.

Quan els danys foren de difícil avaluació, per a fixar la indemnització es tindran en compte el cost teòric de la restitució i reposició i el valor dels béns danyats, havent d'aplicar-se el que proporcione el major valor.

3. Les indemnitzacions que es determinen tindran naturalesa de crèdit de Dret públic i el seu import podrà ser exigít per la via administrativa d'apremi.

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

La competència per a la imposició de les sancions previstes en esta llei correspondrà:

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

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

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

En la imposició de les multes i sancions accessòries per les infraccions administratives tipificades en esta llei, s'haurà de guardar la deguda adequació entre la gravetat del fet i la sanció a aplicar, tenint en compte els següents criteris per a la seua graduació:

a) La negligència o intencionalitat del subjecte infractor.

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

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

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

e) La reiteració en la comissió d'infraccions tipificades en esta llei dins del terme d'un any, llevat que, de conformitat amb el que disposa l'article 51, s'aprecie com a reincidència.

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

CAPÍTOL III

De les normes comunes a infraccions i sancions

Article 60. *Prescripció d'infraccions i sancions.*

1. Les infraccions administratives previstes en esta llei prescriuran en el termini de tres anys les molt greus; en el de dos anys, les greus, i en el d'un any, les lleus.

2. Les sancions imposades per la comissió d'infraccions molt greus prescriuran als tres anys, mentres que les imposades per greus o lleus ho faran als dos anys i a l'any, respectivament.

3. Per al còmput dels terminis de prescripció d'infraccions i sancions caldrà ajustar-se al que disposa l'article 132. 2 i 3 de la Llei 30/1992.

En els supòsits d'infraccions continuades, el termini de prescripció començarà a comptar en el moment de la finalització de l'activitat o de l'últim acte amb què la infracció es consuma. En el cas que els fets o activitats constitutius d'infracció foren desconeguts per no tindre signes externs, el dit termini es computarà des que estos es manifesten.

CAPÍTOL IV

Del procediment sancionador

Article 61. *Aplicació de la legislació general.*

El procediment per a la imposició de les sancions previstes en esta llei, en el qual les fases d'instrucció i resolució estaran degudament separades, s'ajustarà al que disposa la Llei 30/1992 amb les particularitats que s'establixen en els altres articles d'este capítol.

Article 62. *Iniciació.*

Els procediments sancionadors per les infraccions administratives tipificades en esta llei s'iniciaran sempre d'ofici per acord del director general d'Aviació Civil, bé per pròpia iniciativa o com a conseqüència d'orde superior, petició raonada d'altres òrgans administratius o denúncia.

Article 63. *Mesures cautelars.*

1. En qualsevol moment del procediment sancionador, el director general d'Aviació Civil podrà adoptar, prèvia audiència de l'interessat i per mitjà de resolució motivada, qualsevol de les mesures enumerades en l'article 30 d'esta llei i qualsevol altres que, atenent les circumstàncies del cas, siguen necessàries per a assegurar l'efectivitat de la resolució que poguera recaure en el procediment o el bon fi d'este, així com per a evitar el manteniment dels efectes de la infracció, si hi haguera elements de juí suficients per a això.

A la notificació d'estes mesures s'acompanyarà, si és el cas, un emplaçament perquè s'esmene la deficiència o irregularitat constitutiva de la infracció de què es tracte.

2. Els gastos originats per les mesures previstes en este article aniran a càrrec de les persones físiques i entitats responsables dels incompliments, deficiències o irregularitats que les hagueren justificat.

Article 64. *Instrucció.*

1. La instrucció dels procediments sancionadors derivats de les infraccions administratives tipificades en esta llei correspondrà a l'òrgan de la Direcció General d'Aviació Civil que tinga atribuïda la dita competència.

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

En este supòsit, l'instructor i el secretari del procediment seran designats pel màxim òrgan unipersonal de l'organisme entre el personal d'este.

Completada la instrucció, es remetrà la proposta de resolució, junt amb tots els documents, testimonis, actuacions, actes administratius, notificacions i la resta de diligències que s'hagen realitzat en el procediment, a la Direcció General d'Aviació Civil, que se'n farà càrrec i en tramitarà la continuació, sense perjudi que esta puga disposar la pràctica de noves diligències per l'instructor, amb la consegüent redacció de nova proposta de resolució per part d'este últim.

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

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

Article 65. *Termini per a resoldre i notificar.*

El termini per a resoldre i notificar en estos procediments serà de díhuit mesos en els expedients per infraccions molt greus i greus, i de nou mesos quan s'incoen per infraccions lleus. Transcorregut este termini sense resolució expressa, el director general d'Aviació Civil declararà la caducitat del procediment i ordenarà l'arxiu de les actuacions, amb els efectes previstos en l'article 92 de la Llei 30/1992.

Article 66. *Efectes de la resolució.*

1. La resolució serà executiva quan pose fi a la via administrativa.

2. En la resolució s'adoptaran, si és el cas, les disposicions cautelars necessàries per a garantir-ne l'eficàcia mentres no siga executiva.

Article 67. *Multes coercitives.*

Sense perjudi de les sancions que pogueren imposar-se d'acord amb el que estableix el capítol II d'este títol, l'incompliment dels requeriments de les autoritats aeronàutiques per a salvaguardar la seguretat en matèria d'aviació civil, el funcionament del transport aeri i els legítims interessos dels seus usuaris, podrà donar lloc, una vegada transcorregut el termini fixat en els dits requeriments, a la imposició de multes coercitives, la quantia de les quals no superarà el 10 per cent de la quantia de la sanció corresponent.

Disposició adicional primera. *Mitjans per a l'aplicació de la llei.*

1. Pel Govern i pels Ministeris i la resta d'òrgans administratius competents en cada cas s'adoptaran les mesures necessàries per a adaptar les dotacions pressupostàries, l'estructura orgànica i la relació de llocs de treball de la Direcció General d'Aviació Civil a les funcions que en esta llei se li encomanen.

2. Els militars de carrera de l'Escala Superior d'Oficials del Cos General de l'Exèrcit de l'Aire que es troben en la situació de reserva regulada en l'article 144 de la Llei 17/1999, de 18 de maig, de Règim del Personal

de les Forces Armades, podran exercir els llocs de treball d'inspecció del personal aeronàutic en la Direcció General d'Aviació Civil. La provisió d'estos llocs s'efectuarà pel procediment que s'establisca en la relació de llocs de treball de la citada Direcció General, i necessitarà en cada cas la conformitat prèvia del Ministeri de Defensa, sent el seu règim retributiu el previst en la Llei 30/1984, de 2 d'agost, de Mesures per a la Reforma de la Funció Pública i les seues normes complementàries.

Per mitjà d'una norma reglamentària s'establiran els requisits específics que haurà de reunir el dit personal per a exercir estos llocs de treball.

Disposició adicional segona. *Modificació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre Navegació Aèria.*

L'article 58 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre Navegació Aèria tindrà la redacció següent:

«Article 58.

Per a l'exercici de funcions, en vol o en terra, en l'àmbit de l'aviació civil, que afecten el control de l'espai aeri, el trànsit i el transport aeri, serà necessari estar en possessió d'un títol, llicència, autorització o certificat que faculte específicament per a exercir eixes funcions.

Les condicions per a la seua obtenció i les atribucions, obligacions i responsabilitats dels seus titulars es determinaran d'acord amb les normes del Dret comunitari europeu, els tractats, convenis internacionals i normes d'organismes internacionals de què l'Estat espanyol siga part i amb allò que disposa esta llei i en les seues normes de desplegament.

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

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

Disposició adicional tercera. *Modificació de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de caràcter social.*

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

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

U. Per mitjà de circular aeronàutica es fixaran els procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll que les aeronaus civils hauran de seguir, en les fases d'envol i ascens, en les d'aproximació i aterratge i durant les fases prèvies i posteriors al vol en els aeroports.

Allò que s'ha previst en estos procediments serà exigible una vegada publicada oficialment la circular aeronàutica que els aprobe i, a més, després que hagen sigut fets públics en les publicacions d'informació aeronàutica previstes en les normes reguladores de la circulació aèria.

Dos. Així mateix, en el pilotatge d'aeronaus civils hauran de respectar-se els procediments a què es referix l'apartat anterior.

Tres. Els procediments de disciplina de trànsit aeri en matèria de soroll aprovats específicament

per a cada aeroport hauran de tindre en compte els elements amb transcendència acústica, les característiques físiques i de configuració de l'aeroport, l'equipament de les ajudes a la navegació que suporten el guiat dels avions i les característiques i limitacions dels avions afectats. Per mitjà dels dits procediments podran determinar-se:

- a) Les restriccions temporals d'utilització de l'aeroport.
- b) Les restriccions a l'operació d'aeronaus amb base en la categoria acústica o nivells de soroll d'estes.
- c) Les restriccions d'ús de les distintes rutes establides d'aproximació o eixida, en funció de les característiques i equipament de les aeronaus.
- d) Les restriccions de sobrevol o d'altitud en zones d'especial sensibilitat acústica.
- e) Les restriccions a la utilització de reversa quan no resulte justificat per raons de seguretat.
- f) Les restriccions per raó d'horari o situació a l'ús de les unitats auxiliars de potència.
- g) Les restriccions per a la realització de proves de motors.
- h) Els nivells màxims de soroll establits en punts de les trajectòries o pròxims a l'aeroport.
- i) Les desviacions màximes permeses respecte de les rutes en què es presten servicis de trànsit aeri definides per a cada maniobra, incloent les altures a partir de les quals es podran permetre desviacions majors.
- j) Els mètodes d'abatiment del soroll que requiriscuen una combinació de mesures que afecten les actuacions de l'avió, com l'ús de dispositius hipersustentadors de bord d'eixida (flaps), potències reduïdes, pendents d'ascens i altres, tendents a disminuir el soroll, dins dels límits que permeten els manuals de vol de les aeronaus afectades.

Quatre. En tot cas hauran de respectar-se les limitacions establides per les disposicions vigents sobre l'ús d'avions de reacció subsònics.»

Disposició addicional quarta. *Col·laboració tècnica.*

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

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

La Comissió a què es referix l'article 6 d'esta llei serà la Comissió Interministerial entre Defensa i Transports (CIDETRA) creada per Orde de la Presidència del Govern de 8 de novembre de 1979, per la qual es crea, amb caràcter permanent, la Comissió Interministerial prevista en l'article 6t del Reial Decret Llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els Ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació. D'ara endavant, esta Comissió es denominarà Comissió Interministerial entre Defensa i Foment.

Disposició addicional sexta.

Les actuacions específiques d'inspecció en matèria de medicina aeronàutica que realitze la Direcció General d'Aviació Civil seran efectuades per equips de què formarà part necessàriament personal sanitari, siga quina siga la naturalesa jurídica de la relació d'ocupació, dependent del dit òrgan.

Disposició addicional setètima.

El Govern, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'esta llei, a proposta del Ministeri de Foment i oïdes les organitzacions representatives dels sectors socials afectats, regularà els requisits de les aeronaus, els productes, els components, els equips aeronàutics, els sistemes aeroportuaris i de navegació, així com dels servicis i les activitats de l'aviació civil, amb vista a garantir la seguretat i l'accés dels passatgers i usuaris que, per motius de discapacitat o edat, presenten limitacions de mobilitat o comunicació.

La dita regulació s'inspirarà en els principis de no discriminació, compensació de desavantatges, accés universal i disseny per a tots, incorporant les regles i recomanacions adoptades pels organismes internacionals en la dita matèria.

Disposició addicional octava.

L'ordenació dels requisits de formació i experiència exigits per a l'exercici professional d'activitats aeronàutiques s'acomodarà, en tot cas, a les regles establides per les normes del Dret comunitari europeu.

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

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o d'un rang inferior que s'oposen a allò que disposa esta llei i, en particular, les següents:

- a) L'article 8, el paràgraf primer de l'article 32 i els articles 152 a 159 del capítol XIX de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre Navegació Aèria.
- b) Els articles 3, 4, 5 i 6 del Reial Decret Llei 15/2001, de 2 de novembre, pel qual s'adopten mesures urgents en matèria de transport aeri.
- c) Els articles 1, 2 i 13, l'apartat 2 del 6 i l'apartat 1 de l'article 3 del Reial Decret Llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els Ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació.
- d) Els articles 88, 89, 90 i 91 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, i l'article 64 de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de caràcter social.

Disposició final primera. *Títols competencials.*

Els preceptes continguts en esta llei es dicten a l'empara de les competències atribuïdes amb caràcter exclusiu a l'Estat en l'article 149.1.4a i 20a de la Constitució.

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

S'autoritza el Govern per a actualitzar, per mitjà de reial decret, l'import de les sancions econòmiques previstes en esta llei.

Disposició final tercera. *Habilitació normativa.*

El Govern dictarà les disposicions necessàries per al desplegament d'esta llei, determinarà el règim particular aplicable a l'operació de les aeronaus d'Estat no militars

i estarà facultat, així mateix, per a adequar les definicions d'accident, incident greu i incident d'aviació civil a les que s'establisquen en les normes internacionals i comunitàries reguladores de la investigació tècnica dels successos aeris.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Esta llei entrarà en vigor als 20 dies de la seua publicació en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,
Mane a tots els espanyols; particulars i autoritats, que guarden i facen guardar esta llei.

Madrid, 7 de juliol del 2003.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

13812 *LLEI ORGÀNICA 8/2003, de 9 de juliol, per a la Reforma Concursal, per la qual es modifica la Llei Orgànica 6/1985, de l'1 de juliol, del Poder Judicial. («BOE» 164, de 10-7-2003.)*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els que vegem i entenguen esta llei.
Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei orgànica següent i jo la sancione.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

I

La reforma concursal exigeix una modificació molt profunda de la legislació vigent, tant en el seu aspecte substantiu com en el processal, algunes de les mesures de la qual han de tindre el rang de llei orgànica. Esta llei orgànica arreplega aquelles disposicions de la reforma concursal que, per la seua naturalesa o per afectar normes vigents d'eixe caràcter, requereixen el dit rang.

La primera d'estes disposicions es referix als drets fonamentals del deutor. Tradicionalment, la declaració d'insolvència ha produït efectes sobre la persona del deutor, que inclús podien consistir en l'arrest del fallit. La reforma concursal ha d'orientar-se, conforme a la doctrina del Tribunal Constitucional, en el sentit de temperar el rigor d'eixos efectes, suprimir aquells de caràcter repressiu i limitar-se a establir els necessaris des d'un punt de vista funcional, en benefici de la normal tramitació del procediment i en la mesura que esta ho exigeixca, conferint al jutge la potestat de graduar-los i d'adequar-los a les circumstàncies concretes de cada cas; però és inevitable que en alguns supòsits eixos efectes afecten drets fonamentals de la persona del deutor, com són els de llibertat, secret de les comunicacions, inviolabilitat del domicili i lliure residència i circulació pel territori nacional.

La intervenció de les comunicacions, la imposició del deure de residència i l'entrada en el domicili són mesures que, tant en els supòsits de suspensió com en els d'intervenció de l'exercici de les facultats patrimonials del concursat, poden resultar necessàries per a la normal

tramitació del procediment, però que sempre ha d'adoptar el jutge amb les degudes garanties i motivant en tot cas la procedència de la resolució.

L'arrest domiciliari del concursat s'ha de prevore, a més, només com a mesura extrema en aquells casos en què infringisca el deure de residència, incomplisca la prohibició d'absentar-se sense autorització judicial o hi haja motius fundats per a témer que ho faça.

II

El caràcter universal del concurs justifica la concentració en un sol òrgan judicial de les matèries que es consideren d'especial transcendència per al patrimoni del deutor, la qual cosa porta a atribuir al jutge del concurs jurisdicció exclusiva i exclouent en matèries com totes les execucions i mesures cautelars que puguen adoptar-se en relació amb el patrimoni del concursat per qualssevol òrgans jurisdiccionals o administratius, així com determinats assumptes que, en principi, són de la competència dels jutjats i tribunals de l'orde social, però que per incidir en la situació patrimonial del concursat i en nom de la unitat del procediment no han de resoldre's per separat.

Per mitjà de la corresponent modificació de la Llei Orgànica del Poder Judicial (nou article 86 ter), esta atribució de jurisdicció exclusiva i exclouent s'incorpora ara expressament a les competències dels jutjats mercantils.

La creació d'estos nous jutjats especialitzats dins de l'orde jurisdiccional civil, de la necessitat inqüestionada de la qual s'ha fet ressò expressament el Pacte d'Estat per a la reforma de la Justícia, firmat el 28 de maig del 2001, respon a un doble propòsit. D'una banda, donar resposta a la necessitat que planteja la nova Llei 22/2003, Concursal, que atribueix al jutge del concurs el coneixement de matèries pertanyents a distintes disciplines jurídiques i que, fins al dia de hui, estaven assignades a diferents ordes jurisdiccionals, la qual cosa exigix del titular de l'òrgan jurisdiccional i del personal al servici d'este una preparació especialitzada.

D'altra banda, la complexitat de la realitat social i econòmica del nostre temps i la seua repercussió en les diferents branques de l'ordenament aconsella avançar decididament en el procés de l'especialització. Amb esta finalitat, s'encomanen als jutjats mercantils altres competències afegides a la matèria concursal, obrint amb això un camí de futur que ha de rendir fruits importants en el procés de modernització de la nostra Justícia. Interessa afegir en este punt dos aclariments importants. La denominació d'estos nous jutjats al·ludix a la naturalesa predominant en les matèries atribuïdes al seu coneixement, no a una identificació plena amb la disciplina o la legislació mercantil, sent així que, ni s'atribuïxen en este moment inicial als jutjats mercantils totes les matèries mercantils, ni totes les matèries sobre les quals estenen la seua competència són exclusivament mercantils. De fet, el criteri seguit per a esta atribució, dins de l'orde jurisdiccional civil, no respon a directrius dogmàtiques preestablides, sinó a un contrast pragmàtic de les experiències que han avançat en la nostra pràctica judicial este procés d'especialització que ara es generalitza. Es partix així d'unes bases inicials prudentes que hauran de desplegar-se progressivament durant els pròxims anys, d'acord amb l'experiència que es vaja acumulant.

Per si calia, amb la creació dels jutjats mercantils han d'aconseguir-se altres objectius. En primer lloc, que la totalitat de les matèries que se susciten dins de la seua jurisdicció siguen resoltes per titulars amb coneixement específic i profund de la matèria, la qual cosa ha de facilitar unes resolucions de qualitat en un àmbit d'in-