

refundido aprobado por Real orde do 30 de abril de 1930, e ratificado con forza de lei pola do 16 de setembro de 1931, os títulos I, IV, VIII e o capítulo II do título XI.

b) Da Lei 17/1975, do 2 de maio, sobre creación do organismo autónomo «Registro da Propiedade Industrial», o número 4 do artigo 11, en canto atinxe modelos e debuxos industriais e artísticos.

c) As normas de igual ou inferior rango no que contradigan ou se opoñan ó disposto nesta lei.

d) Derróganse os artigos 26 ó 32, ambos inclusive, da Lei 25/1998, do 13 de xullo, de modificación do réxime legal das taxas estatais e locais de reordenación das prestacións patrimoniais de carácter público, sen prexuízo do disposto na disposición transitoria sétima.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Esta lei dítase ó abeiro da competencia estatal prevista polo artigo 149.1.9.^a da Constitución, en materia de lexislación sobre propiedade industrial.

Disposición derradeira segunda. *Desenvolvemento da lei.*

Autorízase o Consello de Ministros para dictar as disposicións necesarias para o desenvolvemento e aplicación desta lei no prazo máximo dun ano.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

A presente lei entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado», salvo o título IV, o capítulo III do título VII, e a disposición adicional quinta, que o farán ó ano da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado». A excepción referida ó título IV non atinxirá, sen embargo, o artigo 33, no que se refire ós motivos de oposición e lexitimación para oporse, o número 2 do artigo 35 e o artigo 41 sobre revisión dos actos en vía administrativa.

Por tanto,

Mando a tódolos españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 7 de xullo de 2003.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

ANEXO

As taxas previstas na disposición adicional terceira serán as seguintes:

Tarifa primeira. Adquisición, defensa e mantemento de dereitos.

1.1 Taxa de solicitude de rexistro: 80,67 euros.

Polos deseños adicionais incluídos na mesma solicitude de rexistro a partir do décimo:

De 11 a 20 deseños: 64,54 euros.

De 21 a 30 deseños: 51,63 euros.

De 31 a 40 deseños: 41,31 euros.

De 41 a 50 deseños: 33,06 euros.

1.2 Taxa de división de rexistro:

Por cada solicitude ou rexistro divisional resultante: 52,11 euros.

1.3 Taxa de restablecemento de dereitos: 90,79 euros.

1.4 Por solicitude dun deseño comunitario ou dun rexistro internacional por mediación da Oficina Española de Patentes e Marcas: 24,04 euros.

1.5 Por cada prioridade estranxeira ou de exposición reivindicada: 7,20 euros.

1.6 Modificacións da solicitude ou do deseño autorizadas pola Lei: 21,98 euros.

1.7 Oposicións: por formulación de oposición: 39,33 euros.

1.8 Taxa de renovación do rexistro: 91,68 euros.

Polos deseños adicionais incluídos na mesma solicitude de renovación a partir do décimo:

De 11 a 20 deseños: 73,35 euros.

De 21 a 30 deseños: 58,67 euros.

De 31 a 40 deseños: 46,93 euros.

De 41 a 50 deseños: 37,55 euros.

1.9 Demoras: por demoras nos pagamentos das taxas de renovación e quinquenios sucesivos (réxime transitorio), as recargas serán do 25 por cento, dentro dos tres primeiros meses, e do 50 por cento dentro dos tres seguintes, ata o máximo de seis meses de demora.

1.10 Recursos e revisión de actos administrativos: pola presentación dun recurso ou solicitude de revisión: 90,79 euros.

1.11 Taxas de mantemento e renovación de modelos e debuxos industriais e modelos e debuxos artísticos concedidos baixo a vixencia do Estatuto da propiedade industrial:

a) Taxa de título e título de renovación: 16,86 euros.

b) Primeiro quinquenio: 18,42 euros.

c) Taxa de solicitude de renovación: 45,39 euros.

d) Quinquenios sucesivos: 70,93 euros.

Tarifa segunda. Cesión de dereitos, licencias e outras modificacións.

2.1 Pola inscrición ou cancelación de cambios de titularidade, licencias, dereitos reais, opcións de compra ou outras trabas ou medidas cautelares ou de execución: por cada rexistro afectado: 28,80 euros (ata un máximo de 6.010,12 euros).

2.2 Pola inscrición do cambio de nome do titular: por cada rexistro afectado: 14,40 euros ata un máximo de 2.404,05 euros.

Tarifa terceira. Outros servizos.

3.1 Certificacións: 14,56 euros.

3.2 Consulta e vista dun expediente: 3,07 euros.

3.3 Copia dos documentos que constan nun expediente: 9,81 euros (máis un suplemento por cada páxina que exceda de 10 de 0,98 euros).

Tarifa cuarta. Publicacións.

4.1 Pola publicación no «Boletín Oficial de la Propiedad Industrial», por solicitude do recorrente, do anuncio da interposición dun recurso contencioso-administrativo en materia de deseño: 122,60 euros.

4.2 Pola publicación no «Boletín Oficial de la Propiedad Industrial», por instancia de parte, da resolución dun recurso contencioso-administrativo en materia de deseño: 122,60 euros.

13616 LEI 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea. («BOE» 162, do 8-7-2003.)

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

O progreso da aviación civil constitúe sen dúbida un factor esencial no desenvolvemento das sociedades contemporáneas. Ademais da importancia que a industria aeronáutica adquiriu nas economías nacionais, o transporte aéreo ocupa un lugar central na internacionalización das relacións económicas e sociais e nos intercambios económicos, científicos e culturais.

No noso ordenamento xurídico a regulación legal das actividades aeronáuticas arrinca da Lei de bases do 27 de decembro de 1947, posteriormente desenvolvida pola Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, que desde entón constitúe a norma fundamental pola que se rexeu a aviación civil. Esta norma, completada cos desenvolvementos regulamentarios propios de cada momento, demostrou ata o de agora unha notable vitalidade e unha gran capacidade de adaptación para dar resposta ós obxectivos e ás necesidades da aviación civil desde a data da súa promulgación e permitiu, entre outros extremos, o crecemento do tráfico, a liberalización do transporte e a internacionalización do ámbito de actuación dos operadores aéreos.

Os desafíos que a seguridade aérea presenta conduciron durante os últimos anos, non obstante, a complementa-la nosa lexislación aeronáutica xeral coa aprobación de novas normas derivadas das máis recentes prescricións e recomendacións da Organización de Aviación Civil Internacional e das disposicións de execución necesarias para a aplicación das normas comunitarias e a adoptar como regras de dereito interno os códigos e as decisións máis relevantes acordados por Eurocontrol e polas autoridades aeronáuticas conxuntas, organismo asociado á Conferencia Europea de Aviación Civil.

A plena eficacia de tales normas require que a autoridade aeronáutica nacional no ámbito civil dispoña dos instrumentos xurídicos e organizativos necesarios para asegura-la súa aplicación e a adecuación permanente dos seus métodos de actuación ás disposicións e recomendacións internacionais, ó servizo todo isto da seguridade no transporte e na navegación aérea e nos sistemas e instalacións aeroportuarios.

O reforzamento das potestades públicas de intervención sobre o tránsito e o transporte aéreos que esta lei leva a cabo obedece igualmente a outro tipo de consideracións. En primeiro lugar, á constatación de que o establecemento dun mercado progresivamente aberto á competencia entre diferentes compañías aéreas como o actual esixe a adaptación da autoridade aeronáutica civil, que debe asumir-la función de órgano regulador e velar pola libre competencia entre elas, o acceso dos operadores e dos usuarios ós servizos aeronáuticos e a orde e a seguridade xerais do transporte aéreo.

A crecente complexidade das actividades relacionadas coa aviación civil que o desenvolvemento tecnolóxico leva consigo, en segundo termo, débese traducir na potenciación das funcións de supervisión do órgano regulador sobre os procesos de fabricación, mantemento e explotación das aeronaves e produtos aeronáuticos e sobre a prestación dos servizos aeroportuarios e de navegación aérea, así como no establecemento de regras que ordenen as actividades das profesións e organizacións aeronáuticas e a adopción de medidas que garantan a seguridade e o uso dos servizos de transporte aéreo por determinadas categorías de usuarios especialmente vulnerables, como as persoas con discapacidade ou de idade avanzada.

Esta lei vénlles dar resposta ós problemas enunciados e coincide coa Resolución número 14.4, aprobada polo Pleno do Congreso dos Deputados con motivo do debate sobre o estado da Nación que tivo lugar os días 26

e 27 de xuño de 2001, que instou o Goberno a complementa-la Lei 48/1960 cunha norma legal que regule as potestades públicas de ordenación e supervisión da aviación civil, determine os seus fins e dote a autoridade aeronáutica cos medios necesarios para asegura-la regularidade dos servizos aeronáuticos e a orde e a seguridade do transporte aéreo.

II

O título I da lei distribúe entre os órganos da Administración xeral do Estado, de forma completa e sistemática, as competencias que en materia de aeroportos de interese xeral, control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo, servizo meteorolóxico e matriculación de aeronaves o artigo 149.1.20.^a da Constitución lle encomenda con carácter exclusivo ó Estado. Esta nova asignación de funcións permite avanzar na situación creada pola promulgación do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes e Comunicacións en materia de aviación, conforme o cal este último departamento asumiu, sen unha previa redefinición das súas funcións, o exercicio das competencias da Subsecretaría de Aviación Civil, inicialmente dependente do Ministerio do Aire e, por delegación do Ministerio de Defensa, o control da circulación aérea xeral.

O Ministerio de Fomento queda configurado como a autoridade aeronáutica civil no ámbito interno e as súas funcións orientáanse fundamentalmente á ordenación, supervisión e control dos diferentes sectores de actividade que constitúen a aviación civil e ó exercicio da potestade sancionadora na materia. A atribución de responsabilidades sobre o control da circulación aérea xeral en tempo de paz que a lei efectúa en favor do Ministerio de Fomento é directa e non por delegación, como estableceu o ata o de agora vixente Real decreto lei 12/1978 sobre delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes en materia de aviación. Isto non obsta para que, en situacións de emerxencia ou concorrendo circunstancias extraordinarias, o control da circulación aérea xeral se integre na defensa aérea do territorio nacional e, en consecuencia, deba ser asumido polo Ministerio de Defensa.

O dinamismo do sector aeronáutico e a súa constante evolución tecnolóxica esixen que a autoridade aeronáutica civil dispoña de instrumentos reguladores que permitan dar resposta áxil ós problemas que a seguridade aérea presenta. Nesta dirección e seguindo unha pauta xeneralizada nos demais países do noso contorno, atribúeselle ó director xeral de Aviación Civil a potestade de dictar disposicións regulamentarias de carácter secundario e de contido técnico e especializado, denominadas «circulares aeronáuticas», destinadas a completar, precisar e asegura-la máis eficaz aplicación das normas coa finalidade de preserva-la seguridade das operacións de voo e a orde do tránsito e o transporte aéreos.

Desde a perspectiva da súa función ordenadora regúlase igualmente a intervención dos ministerios de Fomento e de Defensa na planificación e no establecemento dos sistemas aeroportuarios, consistente nunha autorización para os aeroportos de competencia da Administración xeral do Estado e un informe previo de carácter vinculante, no que se refire á preservación das competencias estatais, cando se trate de aeródromos, heliportos, aeroportos ou plans de competencia dunha comunidade autónoma.

A organización administrativa complétase coa creación do Consello Asesor de Aviación Civil como órgano superior de asesoramento e consulta da Administración xeral do Estado en materia de aviación civil, adscrito ó Ministerio de Fomento.

III

O título II conságrase á regulación da investigación técnica dos accidentes e incidentes de aviación civil, ata o de agora establecida polo Real decreto 389/1998, do 13 de marzo, sobre investigación dos accidentes e incidentes de aviación civil, que incorporou ó noso ordenamento a Directiva 94/56/CE, do 21 de novembro, pola que se establecen os principios fundamentais que rexon a investigación dos accidentes e incidentes de aviación civil, de acordo co anexo 13 do Convenio de Aviación Civil Internacional.

A nova regulación, que agora se efectúa en sede legal, reforza a independencia do órgano responsable de efectuar as investigacións, a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, órgano colexiado tecnicamente especializado e adscrito organicamente ó Ministerio de Fomento. O reforzamento de tal independencia lógrase limitando severamente as facultades do departamento de adscrición no nomeamento e cesamento dos membros da comisión e dotando a función investigadora dun réxime xurídico específico, co fin de incrementar a eficacia das investigacións e preservar a súa auténtica finalidade, que consiste na determinación das causas dos accidentes e incidentes de aviación civil e a mellora da seguridade aérea, pero non no establecemento da culpa ou responsabilidade destes.

De acordo coas normas e recomendacións aprobadas pola Organización de Aviación Civil Internacional, límitase a cesión de datos procedentes da investigación técnica a aqueles casos en que a información fose requirida polos xulgados e tribunais da orde penal, polas comisións parlamentarias de investigación ou por outros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes ou cando a comunicación constitúa unha medida máis adecuada para previr un accidente ou incidente grave.

IV

Un dos cometidos esenciais do órgano regulador consiste en verificar o cumprimento das normas reguladoras da aviación civil e reaccionar fronte ós eventuais incumprimentos, circunstancia que lle outorga particular relevancia á inspección aeronáutica. Pois ben, o título III da lei dedícase integramente a regula-lo contido e a forma de exercicio das funcións de control, inspección en sentido estrito e de verificación sobre as actividades aeronáuticas polo Ministerio de Fomento.

O control das actividades aeronáuticas ten unha dobre dimensión: comprende, por unha parte, as tradicionais funcións de vixilancia e control do cumprimento das normas sobre aviación civil aplicables nos distintos ámbitos suxeitos a elas e, por outra, abrangue tamén actuacións de supervisión técnica e realización de comprobacións, probas e ensaios necesarios para a obtención e renovación de licencias, habilitacións e autorizacións inherentes ó campo da aviación civil e a certificación das aeronaves e dos equipamentos e aparellos aeronáuticos. A inspección, de acordo co que esta lei establece, supera, por tanto, os tradicionais límites do control administrativo previo ó exercicio das facultades sancionadoras e inclúe igualmente funcións de colaboración técnica cos particulares, e o seu obxecto consiste en visa-lo cumprimento dos requisitos necesarios para a obtención e o mantemento dos títulos que habilitan para a realización de actividades e operacións aeronáuticas.

En garantía do correcto exercicio da actividade inspectora, co alcance antes sinalado, a lei regula de forma acabada o réxime xurídico da dita función, as atribucións de quen a realiza, a forma e os documentos nos que se plasma a súa realización, o procedemento de corrección de deficiencias e, en particular, as medidas extraor-

dinarias que pode adoptar a autoridade aeronáutica cando se constatasen irregularidades en aeronaves, equipamentos ou instalacións civís que comprometan de forma certa, grave e inmediata a seguridade aérea.

Ademais, na regulación da inspección aeronáutica buscouse un modelo equilibrado de colaboración entre o sector público e o privado para a realización das actuacións de inspección en sentido propio, verificación e supervisión, admitindo que persoas físicas e xurídicas que dispoñan de recursos, solvencia técnica, especialización en actividades aeronáuticas e da independencia necesaria para garanti-la imparcialidade da súa actividade poidan ser autorizadas para realizar tales actuacións, aínda que sempre baixo a dirección e supervisión da autoridade aeronáutica civil.

V

O constante incremento que o tráfico aéreo experimentou nas últimas décadas xera necesidades crecentes de seguridade. O título IV da lei recolle o catálogo das obrigas esixibles, por este motivo, a aqueles suxeitos a actuación dos cales poida afectar a seguridade aérea, regulando as obrigas xerais esixibles a todos e, a continuación e sucesivamente, as obrigas específicas do persoal aeronáutico, das entidades dedicadas á fabricación e ó mantemento de produtos aeronáuticos, dos operadores e compañías aéreas, das empresas que realizan traballos aéreos, dos provedores de servicios de navegación aérea, dos axentes de servicios aeroportuarios, dos xestores de infraestructuras aeroportuarias, dos pasaxeiros e usuarios e das entidades e persoas que realicen actos de inspección.

Mediante a expresa determinación das obrigas, a lei pretendeu dar un enfoque xeneralizador e positivo, formulando os requirimentos de seguridade e as pautas de comportamento esixibles ás persoas e organizacións que desenvolven actividades aeronáuticas, que constitúen o marco xurídico xeral da seguridade aeronáutica, que se deberá pormenorizar e concretar máis adiante en cada unha das múltiples e particulares disposicións que ordenan e regulan os distintos sectores de actuación comprendidos dentro da aviación civil.

VI

O título V da lei establece un réxime sancionador en materia de aviación civil completo, tanto no material como no procedemento, que substitúe o contido nos artigos 152 a 159 da Lei 48/1960. Aínda que algunhas das infraccións que se inclúen proceden de normas de rango legal posteriores á Lei sobre navegación aérea que a actualizaron.

O desenvolvemento que o tráfico e o transporte aéreos experimentaron desde os anos 60 ata os nosos días require que o réxime sancionador da aviación civil se adecúe á natureza e ás características das actividades e servicios aeronáuticos que hoxe se exercen ou prestan, de forma que responda fielmente ós problemas e conflitos que efectivamente se concitan e que abrangan a totalidade dos suxeitos, individuais e colectivos, que neles participan.

A lei ten en conta igualmente as determinacións da Constitución de 1978 e a nova legalidade administrativa emanada na pasada década de conformidade cos seus principios, así como as modificacións derivadas dos acordos e das normas internacionais en materia de aviación civil e, finalmente, a integración no noso sistema de fontes do dereito dos actos normativos comunitarios que regularon moi importantes aspectos do transporte aéreo dos estados membros da Unión Europea.

Todas estas circunstancias fan necesario o establecemento dun novo réxime sancionador que permita

corrixi-las infraccións administrativas, construído sobre a base do pleno respecto ós principios constitucionais básicos de legalidade e de seguridade xurídica, así como ós máis específicos de tipicidade e proporcionalidade consagrados na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

En cumprimento do citado principio de tipicidade, defínense de acordo cos criterios asentados pola doutrina do Tribunal Constitucional as conductas que constitúen infraccións administrativas contra a seguridade da aviación civil, as relativas ó transporte e ós traballos aéreos, ó transporte de mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais por vía aérea, á disciplina do tráfico aéreo en materia de ruído, ó funcionamento e uso dos aeroportos e á coordinación dos aeroportos e a utilización das franxas horarias. O moi notable incremento experimentado polo tráfico aéreo en xeral e particularmente o transporte aéreo comercial debe ser tomado en conta desde o punto de vista sancionador coa dobre finalidade de preservar tanto a seguridade da aviación, de indiscutible interese público, coma os dereitos e intereses lexítimos dos pasaxeiros e outros usuarios dos servizos aeronáuticos.

A lei establece, por último, coa necesaria precisión, as sancións e medidas consecuencia das infraccións e os criterios a que os órganos sancionadores deben suxeitalas súas resolucións, tanto respecto á aplicación das sancións coma no relativo á súa graduación con exquisito respecto ós principios antes sinalados, así como ós de seguridade xurídica e proporcionalidade.

TÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e finalidade.*

Esta lei ten por obxecto determina-las competencias dos órganos da Administración xeral do Estado en materia de aviación civil, regula-la investigación técnica dos accidentes e incidentes aéreos civís e establece-lo réxime xurídico da inspección aeronáutica, as obrigas por razóns de seguridade aérea e o réxime de infraccións e sancións en materia de aviación civil.

As súas disposicións teñen por finalidade preserva-la seguridade, a orde e a fluidez do tráfico e do transporte aéreos, de acordo cos principios e as normas de dereito internacional reguladores da aviación civil.

Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Rexeranse polas normas contidas nesta lei as aeronaves, produtos, compoñentes e equipamentos aeronáuticos civís, os sistemas aeroportuarios e de navegación aérea civís, sen prexuízo das competencias que sobre estes sistemas aeroportuarios lles correspondan ás comunidades autónomas, os servizos e actividades relacionados coa aviación civil e o persoal e organizacións civís que interveñan na súa execución e explotación.

A aplicación desta lei ás aeronaves de Estado non militares, como as de aduanas, policía ou, en xeral, as destinadas a servizos públicos non comerciais, ó seu persoal e ás organizacións responsables da súa utilización, deberá respecta-las particularidades relativas á operación das citadas aeronaves.

2. As aeronaves militares, os sistemas aeroportuarios e de navegación aérea e os servizos, actividades e instalacións adscritos á defensa nacional, así como o seu persoal, están excluídos do ámbito de aplicación desta lei e quedarán suxeitos á súa lexislación específica.

3. Esta lei, sen prexuízo do cumprimento do disposto na normativa europea existente ó respecto, aplícarase en todo o territorio español, nas súas augas xurisdiccionais, no espazo aéreo supraxacente e no espazo aéreo sobre o que o Estado español exerza xurisdicción, de conformidade cos tratados e convenios internacionais en vigor.

Artigo 3. *Programa nacional de seguridade para a aviación civil.*

1. Por acordo do Consello de Ministros, adoptado por proposta conxunta dos ministros de Defensa, do Interior e de Fomento, aprobarase o Programa nacional de seguridade para a aviación civil, no que se determinarán as medidas e os procedementos necesarios para garantir a aplicación efectiva das normas de seguridade da aviación civil nos aeroportos, aeródromos e instalacións de navegación aérea e a prevención de actos ilícitos contra as actividades aeronáuticas.

O Goberno designará, así mesmo, os órganos competentes para a súa avaliación, seguimento e execución.

2. As medidas previstas no Programa nacional de seguridade para a aviación civil serán aplicables en todos os aeroportos abertos ás operacións comerciais de transporte aéreo.

3. O programa revisarase coa periodicidade que derive do establecido nas normas internacionais e, en todo caso, sempre que resulte necesario adoptar novas medidas de seguridade ou se produzan circunstancias que así o aconsellen.

Artigo 4. *Control da circulación aérea.*

1. O control do espazo aéreo e da circulación aérea xeral corresponderalles ós ministerios de Defensa e de Fomento, nos termos establecidos neste artigo.

2. O Ministerio de Fomento correspóndelle o control da circulación aérea xeral en tempos de paz, salvo nos supostos previstos no número 4.

3. O Ministerio de Defensa, como responsable principal da defensa aérea de España, correspóndenlle:

- a) a vixilancia, o control e a defensa do espazo aéreo de soberanía nacional e
- b) o control da circulación aérea nos supostos recollidos no número 4.

4. O Ministerio de Defensa exercerá sempre o control da circulación aérea operativa e, en tempos de conflito armado, o control da circulación aérea xeral. Tamén exercerá o control da circulación aérea xeral nos seguintes casos:

- a) Cando o presidente do Goberno decida que esta competencia sexa exercida polo Ministerio de Defensa, por concorreren circunstancias extraordinarias que así o aconsellen.
- b) Cando se dean situacións de emerxencia, declaradas polo Ministerio de Defensa.

Artigo 5. *Competencias do Ministerio de Fomento.*

1. Correspóndelle ó Ministerio de Fomento o exercicio das seguintes competencias:

- a) A ordenación e o control da circulación aérea xeral en tempo de paz, de acordo co establecido no artigo 4.
- b) A ordenación e garantía da prestación dos servizos civís de navegación aérea.
- c) A cualificación dos aeroportos civís de interese xeral e a aprobación dos seus plans directores.
- d) A ordenación e garantía da prestación dos servizos aeroportuarios nos aeroportos de interese xeral.

e) O mantemento do rexistro de matrícula de aeronaves civís.

f) A ordenación do sistema de transporte aéreo.

g) A ordenación das actividades e traballos aéreos, así como da aviación xeral e deportiva.

h) A verificación e control do cumprimento dos requisitos e procedementos establecidos para garanti-la seguridade aérea en relación co deseño, fabricación, mantemento, uso e operación das aeronaves civís e, en xeral, dos produtos, compoñentes e equipamentos aeronáuticos civís, así como dos aeroportos, aeródromos e sistemas e instalacións civís de navegación aérea.

i) O outorgamento dos títulos que habilitan as persoas e organizacións civís para a realización de actividades aeronáuticas civís e o control do cumprimento dos requisitos e das obrigas en cada caso esixibles.

j) O recoñecemento e aceptación dos títulos, licencias, autorizacións ou certificados expedidos por autoridades doutros estados e que sexan requiridos para o exercicio de profesións aeronáuticas.

k) A ordenación, dirección e execución da inspección aeronáutica, no ámbito das competencias da Administración xeral do Estado.

l) O exercicio da potestade sancionadora en materia de aviación civil.

2. A competencia prevista na alínea h) do punto anterior non abranguerá os sistemas e as instalacións de navegación aérea asociados ás bases aéreas, as bases aéreas abertas ó tráfico civil, os aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea e un aeroporto e os aeródromos e heliportos militares, a verificación e o control dos cales serán exercidos polo Ministerio de Defensa.

Artigo 6. *Coordinación entre os ministerios de Defensa e de Fomento.*

Unha comisión interministerial integrada por representantes dos ministerios de Defensa e de Fomento asumirá a coordinación das actuacións que a ámbolos ministerios, no ámbito das súas respectivas competencias, lles corresponden en relación coa utilización do espazo aéreo e co control das servidumes e zonas de seguridade do contorno dos aeroportos civís e emitirá informe preceptivo sobre as decisións que a un ou outro ou a ámbolos ministerios conxuntamente correspondan.

Artigo 7. *Competencias en materia de servicio meteorolóxico.*

Correspóndelle ó Ministerio de Medio Ambiente o exercicio das competencias do Estado en materia de servicio meteorolóxico e, en consecuencia, das seguintes funcións:

a) O exercicio da autoridade meteorolóxica aeronáutica no territorio nacional, a través da Dirección Xeral do Instituto Nacional de Meteoroloxía.

b) A prestación dos servicios meteorolóxicos de observación, vixilancia e predicción necesarios para contribuír á seguridade, regularidade e eficiencia do tránsito aéreo.

c) A provisión ós usuarios aeronáuticos da información meteorolóxica necesaria para o desempeño das súas funcións.

Artigo 8. *Circulares aeronáuticas.*

1. O director xeral de Aviación Civil poderá aprobar, no ámbito da aviación civil, disposicións de carácter secundario e de contido técnico, que completen, precisen e aseguren a máis eficaz aplicación das normas

dirixidas a preservar a seguridade e a orde do tránsito e do transporte aéreos civís.

2. Tales disposicións, que deberán ter en conta as prescricións e recomendacións adoptadas pola Organización de Aviación Civil Internacional e polos organismos internacionais dos que forme parte o Estado español, denominaranse «circulares aeronáuticas» e serán obrigatorias, dentro do ámbito da aviación civil, para as persoas físicas e xurídicas que executen as actividades e presten os servicios vinculados á formación do persoal aeronáutico, ó deseño, á produción, ó mantemento e á explotación das aeronaves e produtos aeronáuticos, á xestión dos sistemas aeroportuarios e de navegación aérea, á prestación dos servicios necesarios para a navegación aérea e á realización das actividades de transporte e traballos aéreos e aviación xeral e deportiva.

3. A aprobación das circulares aeronáuticas levarase a cabo logo da audiencia ós interesados e informes da Secretaría Xeral Técnica do Ministerio de Fomento e, cando afecte as competencias do Ministerio de Defensa, da Secretaría Xeral Técnica deste departamento.

4. A entrada en vigor das circulares aeronáuticas requirirá a súa previa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Artigo 9. *Construcción e planificación de sistemas aeroportuarios.*

1. A construción e modificación estrutural ou funcional dos aeródromos, heliportos e aeroportos civís de competencia da Administración xeral do Estado e das instalacións do sistema de navegación aérea, así como a súa posta en funcionamento e clausura, requirirán autorización do Ministerio de Fomento, logo de informe favorable do Ministerio de Defensa.

2. Os ministerios de Fomento e de Defensa deberán informar conxuntamente, con carácter previo, sobre a construción, modificación e apertura ó tráfico aéreo dos aeródromos e aeroportos de competencia das comunidades autónomas e a aprobación de plans ou instrumentos de ordenación e delimitación da súa respectiva zona de servicio, para efectos de determina-la incidencia destes na estruturación, ordenación e control do espazo aéreo, no tránsito e o transporte aéreos e na súa afección ós aeroportos de interese xeral ou ós seus espazos circundantes suxeitos a servidumes aeronáuticas.

O informe previsto no parágrafo anterior terá carácter vinculante no que se refire á preservación das competencias estatais, e emitirase, logo de consulta ó órgano colexiado previsto no artigo 6, no prazo de seis meses. Transcorridos estes sen se emitir, entenderase que ten carácter favorable.

Para a construción, modificación e apertura ó tráfico aéreo dos heliportos de competencia das comunidades autónomas, requirirase unicamente o certificado de compatibilidade do espazo aéreo da instalación proxectada emitido pola Dirección Xeral de Aviación Civil logo de informe vinculante do órgano colexiado ó que se refire o artigo 6.

Artigo 10. *Consello Asesor de Aviación Civil.*

1. Créase o Consello Asesor de Aviación Civil como órgano superior de asesoramento e consulta en materia de aviación civil, adscrito ó Ministerio de Fomento.

2. O Consello Asesor de Aviación Civil será presidido polo ministro de Fomento e nel estarán representados os departamentos ministeriais e administracións públicas que posúan competencias que incidan sobre a aviación civil, os colexios e as asociacións profesionais do persoal aeronáutico, as organizacións sindicais máis representativas no sector da aviación civil, as compañías aéreas, os fabricantes de produtos aeronáuticos, as

organizacións e asociacións aseguradoras relacionadas cos seguros aéreos, as organizacións de usuarios, de persoas con discapacidade e de maiores e os demais titulares de actividades relacionadas coa aviación civil que se determinen de acordo co previsto no número 5.

3. O Consello emitirá informe sobre os proxectos de normas reguladoras da aviación civil que lle sexan sometidos polo Ministerio de Fomento e poderalle propor, a este ou ó Goberno, a adopción de cantas medidas considere necesarias en relación co sector aeronáutico.

4. O informe do Consello Asesor de Aviación Civil substitúe a audiencia prevista no artigo 24.1.c) da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno.

5. Determinarase regulamentariamente a composición, a organización e as regras de funcionamento do Consello Asesor de Aviación Civil.

6. O Ministerio de Fomento prestaralle ó Consello Asesor de Aviación Civil o apoio técnico e administrativo que precise para o eficaz cumprimento dos seus fins.

TÍTULO II

Da investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil

Artigo 11. *Accidentes e incidentes de aviación civil.*

Para os efectos desta lei, considérase accidente de aviación civil o suceso relacionado coa utilización dunha aeronave, desde o momento en que unha persoa entre a bordo para realizar un voo ata o desembarco de tódolos pasaxeiros e membros da tripulación, que motive a morte ou lesións graves de persoas, definidas na lexislación penal vixente, produza danos ou roturas estruturais na aeronave ou dea lugar á súa desaparición ou a que sexa totalmente inaccesible.

Terá a inacción de incidente o suceso relacionado coa utilización dunha aeronave que, sen chegar a ser un accidente, afecte ou poida afectar a seguridade das operacións aéreas.

Son incidentes graves aqueles nos que concorran circunstancias que indiquen que estivo próximo a se producir un accidente.

Artigo 12. *Investigación técnica de accidentes e incidentes.*

1. Investigaranse tecnicamente, de conformidade co establecido nesta lei e coas normas e métodos recomendados pola Organización de Aviación Civil Internacional, tódolos accidentes e incidentes graves de aviación civil ocorridos no territorio, nas augas xurisdiccionais e no espazo aéreo supraxacente ou baixo responsabilidade do Estado español ou, fóra deles, cando no suceso estea involucrada unha aeronave de matrícula española ou explotada por unha empresa establecida en España, salvo que a investigación xa a leve a cabo outro Estado por razón do lugar no que o accidente ou incidente se producise.

2. A investigación técnica ten como obxecto a determinación das causas dos accidentes e incidentes de aviación civil e as circunstancias en que se produciron, coa finalidade exclusiva de os prever no futuro e a formulación de recomendacións que eviten a súa repetición. En ningún caso estará dirixida ó establecemento da culpa ou responsabilidade deles.

Artigo 13. *A Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.*

1. A Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil é un órgano colexiado espe-

cializado, adscrito ó Ministerio de Fomento, ó que lle corresponde a investigación técnica dos accidentes e incidentes graves de aviación civil.

2. A Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actuará con independencia funcional plena respecto das autoridades aeronáuticas, aeroportuarias e das responsables da circulación e tráfico aéreos e de calquera outra con intereses que puidesen entrar en conflito coa misión que se lle confiase e disporá dos medios necesarios para o desenvolvemento das súas competencias.

3. A comisión estará asistida polos integrantes dos equipos de investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.

4. A Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil actuará conxuntamente coa Comisión de Investigación Técnica de Accidentes Aéreos Militares nos accidentes e incidentes nos que se vexan involucradas, ademais, aeronaves militares.

Artigo 14. *Composición e funcións.*

1. O Pleno da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un presidente e un número de vocais, non inferior a cinco nin superior a 10, designados polo ministro de Fomento entre persoas de recoñecido prestixio e acreditada cualificación profesional no ámbito da aviación civil.

Antes da súa designación, a persoa proposta para a presidencia deberá comparecer ante a comisión correspondente do Congreso dos Deputados para dar conta das liñas básicas de actuación que desenvolverá a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil durante o seu mandato.

2. O Pleno da comisión designará un secretario, que asistirá ás súas reunións, intervindo con voz pero sen voto.

3. O presidente e os vocais da comisión renovarase cada seis anos, e poderán ser reelixidos por unha soa vez os inicialmente designados.

4. O presidente e os vocais da comisión cesarán no seu cargo por renuncia aceptada polo ministro de Fomento, expiración do termo do seu mandato ou por separación, acordada polo ministro de Fomento, fundada na incapacidade permanente para o exercicio das súas funcións, grave incumprimento das súas obrigas ou condena por delicto doloso.

5. Determinarase regulamentariamente o procedemento de designación dos membros do Pleno e as regras de funcionamento da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Artigo 15. *Comunicación dos accidentes e incidentes.*

As autoridades aeronáuticas, os responsables das instalacións e os servizos de navegación aérea, os propietarios, explotadores e tripulantes das aeronaves involucradas e as persoas e entidades relacionadas co suceso teñen a obriga de lle comunicar á Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil os accidentes ou incidentes que deban ser obxecto de investigación por parte desta comisión, tan pronto como teñan coñecemento deles.

Artigo 16. *Carácter reservado da información.*

1. Os datos, rexistros, gravacións, declaracións, comunicacións e informes obtidos pola Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, así como polos integrantes dos equipos de investigación, no desempeño das súas funcións teñen carácter

reservado e só poden ser utilizados para os fins propios da investigación técnica.

2. A información á que se refire o punto anterior non pode ser comunicada ou cedida a terceiros, salvo nos casos seguintes:

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

b) Cando o soliciten as comisións parlamentarias de investigación a que se refire o artigo 76 da Constitución.

c) Nas actuacións de colaboración desenvoltas pola comisión con outros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil, de acordo co establecido nas normas internacionais, comunitarias e nacionais sobre esta materia.

d) Nos supostos en que o Pleno da Comisión considere que a comunicación de datos á autoridade aeronáutica ou ás persoas e organizacións aeronáuticas afectadas sexa máis eficaz para previr un accidente ou incidente grave.

3. Os membros da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil e o persoal ó servizo dela estarán obrigados, no desempeño das súas funcións, a preservar o carácter reservado destes datos e informacións.

Artigo 17. *Facultades dos investigadores.*

1. Os compoñentes dos equipos de investigación desenvolverán as súas funcións, baixo a exclusiva dirección da comisión, con liberdade e independencia de criterio.

2. Os investigadores, no exercicio das súas funcións, terán as seguintes facultades:

a) Acceso libre ó lugar do accidente ou incidente, á aeronave, ó seu contido ou ós seus restos para efectuar comprobacións, anotacións e análises.

b) Acceso inmediato ó contido dos rexistradores de voo ou de calquera outro rexistro ou gravación directamente relacionados co suceso investigado.

c) Adopción das medidas necesarias para preservar os restos dos sinistros investigados.

d) Dereito a seren informados dos resultados dos exames practicados ou das tomas de mostras realizadas nos corpos das vítimas ou das persoas implicadas na operación das aeronaves e a lles tomar declaracións ás testemuñas.

e) Acceso a calquera información relevante para a investigación que estea en posesión do propietario, o explotador ou o constructor da aeronave, das autoridades aeronáuticas ou dos responsables dos aeroportos e aeródromos.

f) Solicitar das autoridades aeronáuticas a información que, sobre as infraestructuras, persoal, material, operadores, servizos ou procedementos aeronáuticos, resulte necesaria para o desenvolvemento da investigación.

Artigo 18. *Colaboración cos órganos xudiciais.*

1. A Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil comunicarálles ós órganos xudiciais ou ó Ministerio fiscal o inicio das investigacións técnicas emprendidas en caso de accidente, así como os indicios de responsabilidade penal apreciados no transcurso destas.

2. As actuacións dos investigadores ás que se refiren as alíneas a) e b) do número 2 do artigo anterior, requirirán a previa autorización da autoridade xudicial, cando o accidente ou incidente investigado dese lugar á apertura dun procedemento xudicial.

Artigo 19. *Publicidade dos informes e recomendacións.*

1. Concluída a investigación técnica, a Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil aprobará un informe e formulará, cando o considere necesario, propostas ou recomendacións sobre seguridade aérea destinadas a previr futuros accidentes e incidentes.

A comisión dará publicidade dos informes e recomendacións mediante procedementos adecuados ás características e á gravidade do suceso investigado.

2. A comisión poderalles requirir ós destinatarios concretos das súas recomendacións información sobre as medidas preventivas de seguridade que adoptasen ou proxecten adoptar.

TÍTULO III

Da inspección aeronáutica

Artigo 20. *Concepto e alcance.*

1. A función de inspección aeronáutica comprende a vixilancia e o control do cumprimento das normas que ordenan as distintas actividades propias da aviación civil e a supervisión para verifica-los requisitos esixidos para obter, conservar e renova-los certificados, aprobacións, autorizacións, licencias, habilitacións e, en xeral, os documentos oficiais que habilitan para o exercicio de funcións, a realización de actividades e a prestación de servizos aeronáuticos.

2. A inspección aeronáutica esténdese a tódalas aeronaves, produtos e equipamentos aeronáuticos, ós sistemas aeroportuarios e de navegación aérea, ós servizos e actividades relacionados coa aviación civil, tanto en operacións de voo como de terra, ó persoal aeronáutico e ós titulares ou explotadores destes servizos e actividades.

3. As aeronaves matriculadas noutros estados que teñan entrada ou saída de territorio español e as súas tripulacións estarán suxeitas a inspección, de acordo coa lexislación española, coas normas de dereito comunitario europeo e cos tratados e convenios internacionais.

Artigo 21. *Adscrición e exercicio.*

1. A ordenación, dirección e execución da inspección en materia de aviación civil, no ámbito das competencias da Administración xeral do Estado, correspóndelle ó Ministerio de Fomento.

2. As actuacións propias desta inspección serán realizadas pola Dirección Xeral de Aviación Civil, directamente ou a través de persoas físicas ou xurídicas, con capacidade e solvencia técnica acreditadas, que actuarán baixo a dirección e supervisión do citado órgano directivo, nos termos que se determinan nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento.

Artigo 22. *Contido da función de inspección.*

1. A función de inspección aeronáutica abrangue os ámbitos que a continuación se indican:

A) En relación coa seguridade operacional:

- 1.º Persoal aeronáutico.
- 2.º Operación de aeronaves.
- 3.º Aeronavegabilidade.
- 4.º Medicina e formación aeronáuticas.

B) En relación co transporte aéreo:

- 1.º Licencias e autorizacións de explotación de compañías aéreas.

- 2.º Servicios de transporte aéreo.
- 3.º Traballos aéreos, transporte privado, voos locais e outras actividades de tráfico aéreo.
- 4.º Comprobación da existencia e vixencia dos sistemas de cobertura dos riscos derivados do transporte aéreo.
- 5.º Obrigas de servizo público e réximes especiais de acceso ó mercado de aviación civil.
- 6.º Tarifas e bonificacións en materia de transporte aéreo.
- 7.º Verificación do funcionamento dos servizos de tránsito e transporte aéreos.
- 8.º Contrato de transporte aéreo.
- 9.º Servizos de asistencia en terra nos aeroportos de interese xeral.
- 10.º Utilización das franxas horarias para o movemento das aeronaves nos aeroportos.
- 11.º Continuidade e seguridade na prestación dos servizos de transporte aéreo e aeroportuarios.

C) En relación coa navegación aérea:

- 1.º Servizos de navegación aérea.
- 2.º Instalacións do sistema de navegación aérea.
- 3.º Persoal e organizacións que interveñan na prestación ou explotación dos servizos de navegación aérea e na construción, utilización ou mantemento das instalacións afectas ó sistema de navegación aérea.

D) En relación cos aeroportos e outros aeródromos e instalacións aeroportuarias:

- 1.º Construción, apertura e funcionamento de aeroportos de interese xeral e das súas instalacións.
- 2.º Seguridade aérea dos restantes aeroportos e aeródromos.
- 3.º Servidumes aeronáuticas.

2. O disposto no número un enténdese sen prexuízo das facultades que corresponden a outras administracións públicas ou órganos administrativos no exercicio das súas competencias.

Artigo 23. *Transferencia de responsabilidades de inspección.*

O Ministerio de Fomento, de acordo co establecido nos tratados ou convenios internacionais subscritos polo Estado español, poderalles encomendar, total ou parcialmente, ás autoridades aeronáuticas doutro Estado o exercicio das obrigas e funcións de inspección e supervisión a que se refire esta lei respecto de aeronaves matriculadas en España, cando o operador destas teña no dito Estado a súa oficina principal de explotación ou a súa residencia permanente ou cando aquelas operen de forma estable nel.

De igual modo, as autoridades aeronáuticas españolas poderán asumir total ou parcialmente as obrigas e funcións desta natureza que a outro Estado incumban respecto das aeronaves da súa matrícula, se estas son explotadas por un operador aéreo que ten a súa oficina principal ou a súa residencia permanente ou operen de forma estable en España.

As autoridades españolas recoñecerán os tratados ou convenios deste xénero subscritos entre outros estados e que afecten aeronaves que operen en España, sempre que se rexistrasen ante o Consello da Organización de Aviación Civil Internacional e este os fíxese públicos ou cando a súa existencia e alcance fosen notificados directa e oficialmente por un Estado parte.

Artigo 24. *Actuacións inspectoras.*

1. O exercicio das funcións propias da inspección aeronáutica adecuarase ós plans ou, no seu defecto, ás

ordes específicas de actuación que aprobe a Dirección Xeral de Aviación Civil.

Por orde do ministro de Fomento determinaranse a periodicidade, o contido e a forma de aprobación e execución dos plans de actuacións inspectoras.

2. Se o propósito da inspección non é obstáculo para isto, informárase con suficiente antelación a persoa ou entidade que vaia ser inspeccionada da actuación que se vai practicar e das persoas autorizadas para a súa realización.

3. O persoal que realice as actuacións de inspección deberá acreditarla súa identidade e condición mediante a exhibición dun documento oficial expedido pola Dirección Xeral de Aviación Civil, no que se determinarán as facultades do seu titular, o alcance das súas funcións e os límites ós que se suxeita o seu exercicio.

Artigo 25. *Atribucións dos inspectores.*

1. As actuacións de inspección aeronáutica realízaranas os funcionarios que desempeñen os correspondentes postos de traballo nos órganos con competencias inspectoras da Dirección Xeral de Aviación Civil. Non obstante, poderáselles encomendar a outros funcionarios ou empregados públicos destinados neses órganos a realización de tarefas ou actividades auxiliares ou de apoio administrativo das anteriores.

2. Os inspectores dependentes da Dirección Xeral de Aviación Civil terán, no desempeño das súas funcións, as seguintes atribucións:

a) A consideración de autoridade pública, e poderán, en caso de necesidade, solicitar doutras autoridades competentes ou dos seus axentes o auxilio necesario para o normal cumprimento das súas funcións.

b) O libre acceso ás aeronaves, en terra e en voo, aeroportos, aeródromos, locais, terreos e, en xeral, a tódalas instalacións aeronáuticas en que tivesen que realizar as actuacións inspectoras. Cando se trate do domicilio da persoa inspeccionada, deberán obter o consentimento do interesado ou, no seu defecto, autorización xudicial.

c) A potestade para requirir e examinar equipamentos, libros, rexistros, procedementos e documentos de interese para o propósito da inspección, obter copias ou extractos deles e mostras das substancias e materiais utilizados polos inspeccionados.

3. O persoal destinado nos órganos con competencias inspectoras da Dirección Xeral de Aviación Civil deberá gardalo debido silencio respecto dos feitos, datos e informacións que coñeza por razón do seu posto de traballo.

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

Artigo 26. *Entidades e persoal colaborador.*

1. Establecerase regulamentariamente o procedemento mediante o cal se poderá autorizar a persoas físicas e xurídicas, públicas ou privadas, que dispoñan de medios adecuados, capacidade e especialización técnicas acreditadas e independencia funcional respecto das actividades que hai que desenvolver, para actuaren como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica, de acordo coas directrices e baixo a supervisión da Dirección Xeral de Aviación Civil.

2. As entidades colaboradoras da Dirección Xeral de Aviación Civil poderán ser habilitadas para exercer as seguintes funcións:

a) Verificar e acreditar a aptitude requirida ó persoal aeronáutico para a obtención, mantemento e renovación

dos títulos, licencias, habilitacións, autorizacións, aprobacións ou certificados necesarios para o exercicio das súas funcións.

b) Realiza-las comprobacións, inspeccións, probas e revisións necesarias para verificar e acredita-lo cumprimento das condicións e requisitos establecidos para a expedición e renovación dos documentos de aeronavegabilidade e, en xeral, dos esixidos para a operación das aeronaves.

c) Efectua-las comprobacións, inspeccións ou revisións necesarias para verificar e acredita-las condicións de seguridade esixidas para o establecemento e o funcionamento dos sistemas aeroportuarios e de navegación aérea.

3. O persoal de tales entidades deberá exhibir un documento expedido pola Dirección Xeral de Aviación Civil no que constarán as súas facultades e atribucións, así como as condicións de exercicio destas e estará suxeito ó deber de sivilo establecido no número 3 do artigo anterior.

4. As persoas privadas ou colaboradoras da inspección aeronáutica deberán subscribi-los seguros ou constituí-los depósitos, fianzas ou outras garantías que regulamentariamente se determinen para cubri-la responsabilidade polos riscos derivados das súas actuacións.

5. As tarifas que as entidades colaboradoras perciban pola realización das funcións enumeradas no número 2 deberán ser previamente comunicadas ó Ministerio de Fomento.

Artigo 27. *Procedementos internos de verificación.*

Por orde do ministro de Fomento determinaranse as condicións e os requisitos conforme os cales os explotadores de servizos de transporte aéreo e os titulares ou prestadores de servizos aeroportuarios e de navegación aérea, que contén con medios humanos, materiais e técnicos adecuados, poderán desenvolver e aplicar por si mesmos procedementos programados de verificación e control do cumprimento das regras técnicas e de seguridade aplicables á actividade que realicen.

Os procedementos e programas de verificación e control deberán ser previamente aprobados pola Dirección Xeral de Aviación Civil.

Artigo 28. *Documentación das actuacións de inspección.*

1. As actuacións en que se concrete o exercicio da función da inspección aeronáutica que teñan efectos xurídicos fronte a terceiros ou carácter preceptivo, documentaranse en dilixencias, comunicacións, dictames técnicos, informes e actas.

2. Consignarase nunha acta o resultado das inspeccións realizadas para controla-lo cumprimento da normativa aplicable.

Na acta faranse constar necesariamente os seguintes extremos:

- a) O nome e a acreditación do inspector.
- b) O lugar, a data e a hora en que se levou a cabo a actividade inspectora.
- c) A identidade da persoa responsable da entidade, produto, servizo, actividade ou instalación inspeccionada.
- d) Os elementos esenciais da inspección practicada e, de se-lo caso, as deficiencias, irregularidades ou incumprimentos legais constatados.
- e) De se-lo caso, proposta de posibles medidas para adoptar, de conformidade coas normas de aplicación, para emendar tales deficiencias, irregularidades ou incumprimentos.

f) A conformidade ou desconformidade con todo isto do suxeito inspeccionado.

3. Reflectirase nun informe ou dictame técnico o resultado das actuacións de verificación do cumprimento dos requisitos esixidos para o outorgamento, mantemento e renovación dos certificados, aprobacións, autorizacións, licencias e habilitacións que sexan preceptivos en materia de aviación civil.

Nos informes ou dictames técnicos faranse constar os extremos seguintes:

- a) O nome e a acreditación de quen realiza a actuación inspectora.
- b) A identidade da persoa ou do responsable da entidade, produto, equipo, servizo, actividade ou instalación obxecto de supervisión, comprobación ou auditoría.
- c) Actuacións realizadas, indicando o seu resultado e, de se-lo caso, as deficiencias, irregularidades ou incumprimentos da normativa aplicable constatados.
- d) De se-lo caso, proposta de posibles medidas para adoptar, de conformidade coas normas de aplicación, para emendar tales deficiencias, irregularidades ou incumprimentos.
- e) A conformidade ou desconformidade con todo isto da persoa ou entidade obxecto da verificación ou supervisión.

4. As auditorías de organización e procedementos que se lles realicen ás persoas físicas e xurídicas que realicen actividades reguladas pola normativa de aviación civil darán lugar ós correspondentes informes e, de se-lo caso, actas.

5. Finalizada a súa actividade, os responsables da actuación practicada remitirán as correspondentes actas, informes e dictames técnicos á Dirección Xeral de Aviación Civil e formularán, cando proceda, proposta de incoación de expediente sancionador.

6. As actas, informes e dictames resultado das inspeccións e controis técnicos a que se refire este artigo, formalizados en documento público observando os requisitos legais pertinentes, terán valor probatorio, sen prexuízo das probas que en defensa dos seus dereitos e intereses poidan presentar ou facer vale-los administrados.

Artigo 29. *Emenda.*

1. Cando nas actas e informes se fagan constar deficiencias, irregularidades ou incumprimentos, sexan ou non constitutivos de infracción, a Dirección Xeral de Aviación Civil emprazará as persoas e entidades responsables para que sexan emendados, indicándolles, de se-lo caso, as medidas que deberán ser levadas a efecto para iso e concedéndolles para o efecto un prazo razoable.

2. Mentres non se acredítase ante a Dirección Xeral de Aviación Civil que as deficiencias, irregularidades ou incumprimentos se emendaron, esta non procederá, salvo que a normativa específica de aplicación ó caso estableza outra cousa, ó outorgamento, revalidación, renovación ou aceptación do correspondente certificado, aprobación, autorización, licencia ou habilitación.

3. As deficiencias, irregularidades ou incumprimentos entenderanse emendados, cando se adoptasen as medidas que foron requiridas ou se adoptasen, logo de autorización expresa da Dirección Xeral de Aviación Civil, medidas alternativas que garantan un nivel de cumprimento equivalente da normativa aplicable.

Artigo 30. *Medidas extraordinarias.*

1. O director xeral de Aviación Civil poderá acordar de oficio, como consecuencia dunha denuncia ou por

proposta motivada dos inspectores aeronáuticos, a inmovilización dunha aeronave ou a limitación ou suspensión temporal da eficacia dos certificados, aprobacións, autorizacións, licencias ou habilitacións previamente outorgados, cando se constatasen irregularidades que afecten de forma certa, grave e inmediata a seguridade aérea.

O acordo de inmovilización, de limitación e de suspensión documentarase por escrito. Non obstante, cando resulte preciso por causa de urxente necesidade, poderase adoptar verbalmente, sen prexuízo de reflecti-lo acto e a súa motivación por escrito coa maior brevidade posible e, en todo caso, nun prazo non superior a 72 horas, dando traslado deste ós interesados.

2. As medidas adoptadas deberán ser confirmadas ou levantadas no acordo de iniciación do procedemento administrativo subseguinte e, en todo caso, quedarán sen efecto tan pronto como desaparezan as causas que deron lugar á súa imposición.

3. Os gastos orixinados por tales medidas serán por conta dos titulares ou explotadores das aeronaves e dos servicios ou actividades.

Artigo 31. *Colaboración coa Unión Europea.*

Os órganos e unidades da Dirección Xeral de Aviación Civil e o persoal que preste servicio neles prestarán a colaboración necesaria ás persoas autorizadas polas institucións da Unión Europea ou pola Axencia Europea de Seguridade Aérea para realizaren inspeccións e investigacións en territorio español.

O director xeral de Aviación Civil poderá requirir-las entidades e o persoal colaborador ós que se refire o artigo 26 para que, así mesmo, presten con carácter obrigatorio o auxilio que resulte necesario.

TÍTULO IV

Das obrigas por razóns de seguridade

Artigo 32. *Suxeitos das obrigas por razóns de seguridade.*

Están suxeitos ó cumprimento das obrigas por razóns de seguridade que neste título se establecen as seguintes persoas e organizacións:

- Persoal aeronáutico.
- Escolas de voo e centros de formación aeronáutica e aeroclubes.
- Entidades dedicadas ó deseño, produción e mantemento das aeronaves e produtos aeronáuticos.
- Operadores aéreos.
- Compañías aéreas e empresas de traballos aéreos.
- Provedores de servicios de navegación aérea.
- Axentes e provedores de servicios aeroportuarios.
- Xestores dos aeroportos, aeródromos e demais instalacións aeroportuarias.
- Pasaxeiros e outros usuarios dos servicios aeronáuticos.
- Entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.

Artigo 33. *Obrigas xerais.*

Tódalas persoas e organizacións que se enumeran no artigo anterior están suxeitas ás seguintes obrigas:

- 1.^a Cumprir coa dilixencia debida as normas, regras, medidas e condicións de seguridade requiridas en cada actividade ou operación aeronáutica.
- 2.^a Atende-las ordes, instrucións e directrices adoptadas polas autoridades aeronáuticas no exercicio das súas funcións.

3.^a Colaborar e facilita-lo bo fin das actuacións de investigación e inspección aeronáuticas.

4.^a Dar adecuado cumprimento ós deberes legais de información ás autoridades aeronáuticas e ós órganos competentes en materia de aviación civil.

5.^a Impartir-lles ós pasaxeiros e demais usuarios dos servicios aeronáuticos as instrucións e directrices sobre seguridade das actividades e operacións de aviación civil.

6.^a Manter adecuadamente os libros, cadernos, manuais, certificados, rexistros e calquera outra documentación legalmente esixida.

7.^a Cumprir-las deberes de comunicación ós órganos competentes en materia de aviación civil e, en particular, promove-las procedementos de inscrición e cancelación previstos na normativa reguladora do Rexistro de Matrícula de Aeronaves.

8.^a Realizar exclusivamente as actividades de aviación civil para as que se estea autorizado e designado e cumprir-las condicións establecidas nas normas que as regulen e as limitacións e obrigas que se determinen no título que habilite para o seu desenvolvemento.

9.^a Mante-las aeronaves, instalacións, sistemas e equipamentos utilizados nas actividades de aviación civil, de acordo co establecido na normativa de aplicación e absterse de realizar actos que obstaculicen ou alteren o seu normal funcionamento.

10.^a Asegura-la continuidade na prestación dos servicios que teñan a consideración de esenciais.

11.^a Contratar e manter en vigor os seguros aéreos legalmente obrigatorios e constituír-las depósitos, fianzas e outras garantías esixibles.

12.^a Adopta-las debidas medidas para garanti-la seguridade dos pasaxeiros e demais usuarios dos servicios aeronáuticos, con especial atención ás persoas con discapacidade, persoas maiores e nenos.

13.^a Exerce-las funcións ou desenvolve-las actividades das que sexan responsables con respecto ós dereitos dos usuarios, evitando calquera forma de discriminación por razón de nacemento, raza, xénero, relixión, opinión ou calquera outra condición persoal ou social.

Artigo 34. *Obrigas específicas do persoal aeronáutico.*

Son obrigas do persoal aeronáutico as seguintes:

- 1.^a Exerce-las funcións e realiza-las actividades propias de cada clase de persoal aeronáutico só cando se estea en posesión dun título habilitante, válido e eficaz, para iso e cumprir-las condicións, limitacións e obrigas establecidas no propio título e na normativa que o regule.
- 2.^a Exhibi-lo seu título habilitante sempre que lle sexa requirido polas autoridades aeronáuticas e polos seus axentes, promove-la súa renovación cando vaia expira-la súa vixencia e reintegrar-lo ó órgano administrativo responsable do seu outorgamento sempre que sexa legalmente procedente.
- 3.^a Atender en todo momento, coa dilixencia e boa fe debidas, as responsabilidades derivadas do exercicio das funcións atribuídas ou a realización das actividades para as que estea autorizado e designado.
- 4.^a Absterse de exercer estas funcións e de realizar tales actividades en caso de diminución da capacidade física ou psíquica requirida.

Artigo 35. *Obrigas específicas das entidades de deseño, produción e mantemento das aeronaves e produtos aeronáuticos.*

Son obrigas das organizacións dedicadas ó deseño, produción e mantemento das aeronaves, produtos aeronáuticos e de pezas, equipamentos e instrumentos destinados a ser instalados nas aeronaves as seguintes:

1.^a Dispor dos dereitos, certificados, licencias ou autorizacións, válidos e eficaces, esixidos para a actividade que realicen.

2.^a Cumprilas condicións establecidas nas licencias ou autorizacións ou nas normas reguladoras da súa actividade.

3.^a Asegura-la continuidade na prestación das actividades e servicios dos que son responsables co nivel de seguridade esixido.

Artigo 36. *Obrigas específicas dos operadores aéreos.*

Quen realice operacións de aviación xeral e deportiva, de transporte aéreo comercial e de traballos aéreos está obrigado en todo momento a:

1.^a Absterse de operar aeronaves que non cumpran os requisitos de aeronavegabilidade legalmente esixidos e de realizar voos sen dispor das autorizacións preceptivas.

2.^a Cumprilas directivas de aeronavegabilidade e as directivas operacionais da autoridade aeronáutica ou, en xeral, calquera requisito esixido por esta autoridade en relación coa aeronavegabilidade e a operación das súas aeronaves.

3.^a Seguir as regras operacionais establecidas ó realiza-las operacións de voo para as que estean autorizados.

4.^a Efectua-las operacións de despegamento, aproximación e aterraxe nos aeroportos conforme as normas en vigor e as regras e condicións determinadas polas autoridades competentes.

5.^a Levar a bordo a documentación requirida para a operación da aeronave.

6.^a Realiza-lo adestramento, verificacións e cualificacións do persoal aeronáutico ó seu servizo e mante-los correspondentes rexistros polos períodos de tempo establecidos.

7.^a Programa-los servicios das tripulacións das aeronaves respectando as limitacións de tempos de actividade e tempos de voo establecidas.

8.^a Cumprilos deberes legalmente establecidos de formación do seu persoal en materia de seguridade operacional e da aviación civil.

Artigo 37. *Obrigas específicas das compañías aéreas e empresas de traballos aéreos.*

Ademais das que se establecen no artigo anterior, son obrigas das compañías dedicadas ó transporte aéreo comercial e das empresas que realicen traballos aéreos as seguintes:

1.^a Dispor dos dereitos, certificados, licencias ou autorizacións, válidos e eficaces, esixidos para a actividade que pretendan realizar.

2.^a Cumprilas condicións, excepcións e limitacións impostas nas licencias ou autorizacións ou nas normas reguladoras da prestación de servicios de transporte aéreo comercial e a realización de traballos aéreos.

3.^a Asegura-la continuidade na prestación destes servicios co nivel de seguridade esixido.

4.^a Cumprilos deberes legalmente establecidos de formación do seu persoal en materia de seguridade operacional e da aviación civil.

Artigo 38. *Obrigas específicas dos provedores civís de servicios de navegación aérea.*

Os que fosen autorizados e designados provedores de servicios de navegación aérea quedan suxeitos ás seguintes obrigas:

1.^a Cumprilas condicións e os requisitos esixidos para a súa autorización e designación.

2.^a Garanti-la continuidade da prestación dos servicios co nivel de seguridade esixido.

3.^a Manter adecuadamente os equipamentos e instalacións do sistema de navegación aérea, evitando a súa deterioración ou a degradación das súas prestacións.

4.^a Cumprilos deberes legalmente establecidos de formación do seu persoal en materia de seguridade operacional e da aviación civil.

Artigo 39. *Obrigas específicas dos axentes e provedores de servicios aeroportuarios.*

Os axentes e provedores de servicios aeroportuarios teñen as seguintes obrigas:

1.^a Dispor dun título xurídico válido e eficaz para presta-los servicios aeroportuarios nos aeroportos de interese xeral.

2.^a Cumprir e mante-las condicións establecidas no título ó que se refire o punto anterior.

3.^a Respecta-las normas de seguridade, uso e funcionamento do aeroporto no que presten servicios.

4.^a Garanti-la prestación dos servicios co nivel esixido de seguridade.

5.^a Cumprilos deberes legalmente establecidos de formación do seu persoal en materia de seguridade operacional e da aviación civil.

Artigo 40. *Obrigas dos xestores de aeroportos, aeródromos e demais instalacións aeroportuarias.*

As persoas físicas e xurídicas encargadas da xestión de aeroportos, aeródromos e demais instalacións aeroportuarias están obrigadas a:

1.^a Asegura-la continuidade do uso en adecuadas condicións de seguridade do aeroporto, aeródromo ou instalación aeroportuaria que xestionen.

2.^a Cumprilas condicións de seguridade esixidas en relación co deseño, construción, uso e funcionamento do aeroporto, aeródromo ou instalación aeroportuaria que xestionen.

3.^a Dispor dun plan de emerxencia de protección civil en coordinación cos plans aprobados polos órganos competentes nesta materia.

4.^a Cumprilos deberes legalmente establecidos de formación do seu persoal en materia de seguridade operacional e da aviación civil.

Artigo 41. *Obrigas específicas dos pasaxeiros e outros usuarios dos servicios aeronáuticos.*

Os pasaxeiros e calquera outra persoa física e xurídica usuaria de servicios aeronáuticos están suxeitos ás seguintes obrigas:

1.^a Cumprilas normas, regras, medidas e condicións de seguridade en vigor tanto a bordo das aeronaves coma nos aeroportos, aeródromos e demais instalacións aeroportuarias.

2.^a Atende-las ordes, instrucións e directrices das autoridades aeroportuarias e do persoal aeronáutico dirixidas a preservar-la orde e a seguridade das actividades ou operacións aeronáuticas.

Artigo 42. *Obrigas específicas das entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.*

As persoas físicas e xurídicas autorizadas para realizar funcións de inspección aeronáutica de acordo coas directrices e baixo a supervisión da Dirección Xeral de Aviación Civil, teñen as seguintes obrigas:

1.^a Exercer con obxectividade e imparcialidade as facultades outorgadas na autorización, mentres esta sexa válida e eficaz.

2.^a Aterse ás condicións, limitacións e obrigas establecidas nas autorizacións das que sexan titulares e na normativa que as regule.

3.^a Cumprir os plans aprobados e as directrices impartidas pola Dirección Xeral de Aviación Civil.

TÍTULO V

Das infraccións e sancións

CAPÍTULO I

Das infraccións

Artigo 43. *Concepto e clases de infraccións.*

1. Constitúen infraccións administrativas en materia de aviación civil as accións ou omisións que se tipifican como tales nesta lei.

2. As infraccións administrativas tipificadas nesta lei poderán ser leves, graves e moi graves, de conformidade co que se establece nos artigos seguintes. Só poderán ser sancionadas as persoas físicas ou xurídicas que resulten responsables dos feitos constitutivos de infracción mesmo a título de simple inobservancia.

Artigo 44. *Infraccións contra a seguridade da aviación civil.*

1. O incumprimento das obrigas establecidas no título IV desta lei polos suxeitos que en cada caso estean sometidos a elas constituirá infracción leve, salvo que constitúa unha infracción das tipificadas nos artigos seguintes neste capítulo, ou se produza algunha circunstancia especial das previstas nos puntos seguintes neste artigo, que o cualifique como infracción grave ou moi grave.

2. O incumprimento das obrigas establecidas no título IV desta lei constituirá infracción grave cando se dea algunha das seguintes circunstancias cualificativas:

- Se causase un incidente grave de aviación.
- Se lles producisen lesións graves ás persoas, consono o disposto no Código penal, ou determinantes de baixa para a actividade laboral por período superior a sete días ou incapacidade laboral.
- Se orixinasen danos e perdas a bens e dereitos que, valorados de forma individual para cada un dos suxeitos afectados, alcancen unha contía comprendida entre 5.000 e 15.000 euros.
- Se ocasionasen atrasos non xustificadas por tempo superior a catro horas na prestación dos servizos aeronáuticos.

3. O incumprimento das obrigas establecidas no título IV desta lei constituirá infracción moi grave cando concorra algunha das seguintes circunstancias cualificativas:

- Se causase un accidente de aviación.
- Se causase a morte dunha persoa.
- Se orixinasen danos e perdas a bens e dereitos que, valorados de forma individual para cada un dos suxeitos afectados, alcancen unha contía superior a 15.000 euros.
- Se causase a suspensión non xustificada da prestación dos servizos aeronáuticos.

Artigo 45. *Infraccións en relación co transporte e os traballos aéreos.*

1. Constitúen infraccións leves en relación co transporte e os traballos aéreos as accións e omisións seguintes:

1.^a A utilización polas compañías aéreas ou polas empresas de traballos aéreos de aeronaves operadas por outras compañías ou empresas ou a cesión a estas de aeronaves propias, sen previa comunicación, cando sexa preceptiva, ós órganos administrativos competentes.

2.^a A falta de información ós pasaxeiros sobre a identidade da compañía operadora ou a información deficiente sobre as normas de embarque ou os medios de compensación en caso de denegación do embarque.

3.^a O incumprimento do deber de traslado da equipaxe facturada ou da obriga de expedi-lo talón ou documento acreditativo da facturación de tal equipaxe.

4.^a A non inclusión no contrato de transporte das cláusulas relativas ó réxime de responsabilidade do transportista en caso de accidente ou o incumprimento da obriga de informar, de forma clara e precisa, os pasaxeiros e outras persoas interesadas sobre este réxime.

5.^a A privación ós interesados da información legalmente debida sobre os servizos de transporte aéreo ofertados polas compañías aéreas nos sistemas informatizados de reserva.

6.^a O trato manifestamente desconsiderado por parte do persoal da empresa prestadora ós pasaxeiros dos servizos de transporte aéreo.

7.^a A non adopción polas compañías aéreas das medidas necesarias para que os prezos e condicións das súas tarifas e fretes sexan coñecidos de forma clara polos usuarios.

2. Constitúen infraccións graves en materia de transporte e traballos aéreos as accións e omisións seguintes:

1.^a A utilización por compañías aéreas, ou por empresas de traballos aéreos, de aeronaves operadas por outras compañías ou empresas ou a cesión a estas de aeronaves propias, sen autorización dos órganos administrativos competentes cando sexa preceptiva ou contravindo as condicións establecidas na autorización.

2.^a O incumprimento por parte das compañías aéreas da obriga de lle facilitar á autoridade aeronáutica nos termos legalmente establecidos a información sobre os cambios na propiedade das accións e do persoal directivo, así como a información esixida para avaliar a súa situación económica, financeira ou contable ou calquera procedemento que afecte a súa solvencia económica.

3.^a O incumprimento por parte das compañías aéreas do deber de someter á autoridade aeronáutica a suspensión das súas operacións e de informar, coa antelación debida, do atraso no inicio destas.

4.^a A realización de servizos aéreos internacionais, de ámbito extracomunitario, contravindo as condicións establecidas na correspondente autorización en relación coa ruta, o número de frecuencias, capacidade e categorías de tráfico, ou baixo modalidades operativas, tales como código compartido e franquías, sen obter a correspondente autorización.

5.^a A falta de información por parte da compañía aérea, dos seus axentes ou abonados dos cambios de aeronave en ruta, do número de escalas previstas, da identidade da compañía aérea que efectúa o voo e de calquera cambio de aeroporto, salvo que sexa imputable a terceiros.

6.^a O incumprimento da obriga de establecer normas de embarque de pasaxeiros ou de facer efectivos sen xustificación os dereitos e intereses destes en caso de denegación de embarque.

7.^a O incumprimento por parte das compañías aéreas da prohibición de aplicar unha determinada tarifa, da obriga de retirar unha tarifa básica ou da prohibición de introducir reducións ás tarifas establecidas.

8.^a Non facilitar a información requirida polas autoridades aeronáuticas en relación cunha determinada tari-

fa aérea ou proporcionar esta información de forma incompleta ou incorrecta.

9.^a A non presentación en tempo e forma, para o seu rexistro, das tarifas dos servicios aéreos internacionais, cando sexa obrigado facelo ou a aplicación de tarifas diferentes ás rexistradas.

10.^a A non aplicación polas compañías aéreas ou polos seus axentes das bonificacións establecidas respecto dunha tarifa aérea cando os seus solicitantes cumpran os requisitos esixidos e a omisión do deber de comprobar a identidade dos beneficiarios das bonificacións aplicadas.

3. Constitúen infraccións moi graves en materia de transporte e traballos aéreos as accións e omisións seguintes:

1.^a O incumprimento das condicións establecidas para a prestación de servicios de transporte aéreo suxeitos a obrigas de servizo público.

2.^a A realización de servicios aéreos internacionais, de ámbito extracomunitario, sen dispor dos dereitos de tráfico necesarios.

3.^a O incumprimento da prohibición de realizar tráfico de cabotaxe polas compañías aéreas estranxeiras non comunitarias.

4.^a Introducirse ou viaxar clandestinamente nunha aeronave, así como cooperar para que o anterior poida ser realizado.

5.^a A denegación inxustificada do libre acceso do público ós servicios de transporte aéreo.

Artigo 46. Infraccións relativas ó transporte de mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais por vía aérea.

1. Constitúen infraccións administrativas leves relativas ó transporte de mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais por vía aérea as seguintes:

1.^a O incumprimento das condicións establecidas na dispensa ou aprobación especial para transportarlas mercadorías de forma distinta á establecida na regulamentación sobre mercadorías perigosas ou nas normas especiais.

2.^a A non inclusión nos documentos de acompañamento dalgún dos datos que regulamentariamente deben figurar neles ou a indicación inadecuada destes.

2. Constitúen infraccións administrativas graves as seguintes:

1.^a O incumprimento grave das condicións esenciais establecidas na dispensa ou aprobación especial para transportarlas mercadorías de forma distinta á establecida na regulamentación sobre mercadorías perigosas ou nas normas especiais.

2.^a A non inclusión nos documentos de acompañamento dalgún dos datos que regulamentariamente deben figurar neles ou a indicación inadecuada destes, cando tal omisión ou irregularidade sexa determinante dun risco para a seguridade ou de erro en canto á natureza da carga transportada.

3.^a O incumprimento das condicións de illamento, estiba, segregación ou separación da carga regulamentariamente establecidas.

4.^a O transporte de pasaxeiros en aeronaves que transporten mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais fóra dos supostos en que as normas reguladoras desta clase de transportes o permitan.

5.^a O incumprimento do deber de lles proporcionar ós traballadores a formación regulamentariamente establecida.

3. Constitúen infraccións administrativas moi graves as seguintes:

1.^a A aceptación para o transporte por vía aérea de mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais sen dispor da autorización administrativa que sexa preceptiva.

2.^a Non leva-los documentos de transporte ou acompañamento, ou non indicar neles a mercadoría perigosa ou suxeita a normas especiais transportada.

3.^a O transporte de mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais, en condicións distintas ás fixadas pola regulamentación deste transporte, sen a correspondente dispensa ou aprobación especial.

4.^a A omisión da etiquetaxe de perigo ou de calquera sinalización esixible.

5.^a O incumprimento das prohibicións de segregación e separación.

6.^a O incumprimento das limitacións das cantidades que se vaian transportar.

7.^a A utilización de envases ou embalaxes non homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas ou que carezan dalgún dos requisitos técnicos esixidos.

8.^a O incumprimento das normas de embalaxe en común nun mesmo vulto.

9.^a O incumprimento das normas sobre instrucións de embalaxe.

10.^a A indicación inadecuada da mercadoría perigosa ou suxeita a norma especial transportada nos documentos de transporte ou acompañamento.

11.^a O transporte de mercadorías prohibidas nas instrucións técnicas para o transporte sen riscos de mercadorías perigosas por vía aérea, sen as dispensas regulamentarias.

12.^a O incumprimento da prohibición de fumar na proximidade das aeronaves que transporten mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais, sempre que se adoptasen as medidas adecuadas para que sexa posible coñecer-la súa existencia.

13.^a A non adopción das medidas de seguridade e protección establecidas para os casos de accidente ou incidente grave, excepto en caso de imposibilidade.

14.^a Non levar na aeronave as instrucións escritas para casos de accidente ou incidente grave.

Artigo 47. Infraccións relativas á disciplina do tráfico aéreo en materia de ruído.

1. Constitúen infraccións administrativas leves dos procedementos de disciplina do tráfico aéreo en materia de ruído as seguintes:

1.^a O incumprimento das restricións á utilización de reversa ou dos métodos de abatemento do ruído en función das actuacións do avión establecidos nos procedementos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruído.

2.^a A utilización das unidades auxiliares de subministración de enerxía ás aeronaves (APU) incumprindo o disposto nestes procedementos.

2. Constitúen infraccións administrativas graves as seguintes:

1.^a O incumprimento das restricións temporais para as operacións de aterraxe ou despegamento ou das restricións para a operación de aeronaves pola súa categoría acústica ou nivel de ruído establecidas.

2.^a A execución de rutas de chegada ou saída non autorizadas ou a realización de calquera manobra, non xustificada por razóns de seguridade, meteorolóxicas ou de forza maior, superando a desviación máxima permitida respecto á ruta de servizo de tránsito aéreo (ruta ATS) definida para tal manobra, nos procedementos de disciplina do tráfico aéreo en materia de ruído.

3.^a A superación dos niveis máximos de ruído definidos nas traxectorias e nos puntos establecidos en tales procedementos.

4.^a O incumprimento das normas sobre limitación do uso de avións de reacción subsónicos.

3. Constitúen infraccións administrativas moi graves as seguintes:

1.^a O incumprimento das restriccións de sobrevoos ou de altitude nas zonas de especial sensibilidade acústica definidas nos correspondentes procedementos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruído.

2.^a O incumprimento das normas sobre limitación do uso de avións de reacción subsónicos durante os períodos de restricción temporal.

Artigo 48. *Infraccións en relación co funcionamento e uso dos aeroportos.*

1. Constitúe infracción administrativa leve en relación co funcionamento e uso dos aeroportos de interese xeral a seguinte:

Calquera actuación ou omisión imprudente ó realizar actividades, operacións e manobras na zona de servizo, que non causase danos ou menoscabo relevantes, pero puxese en perigo obras, instalacións, equipamentos, mercadorías, contedores e medios de transporte aéreos ou terrestres situados na citada zona ou as actividades aeroportuarias que nela se executen.

2. Constitúen infraccións administrativas graves en relación co funcionamento e uso dos aeroportos de interese xeral as seguintes:

1.^a Os actos ou omisións culposos que causen danos ou menoscabo ás obras, instalacións, equipamentos, mercadorías, contedores e medios de transporte situados na zona de servizo ou as actividades aeroportuarias que se executen nela.

2.^a O incumprimento das normas de identificación persoal de quen desempeñe funcións na zona de servizo.

3.^a O incumprimento das regras de contabilidade establecidas en relación coa xestión das instalacións e sistemas e a prestación de servizos aeroportuarios.

3. Constitúen infraccións administrativas moi graves en relación co funcionamento e uso dos aeroportos de interese xeral as seguintes:

1.^a Os actos ou omisións dolosos que causen danos ou menoscabo ás obras, instalacións, equipamentos, mercadorías, contedores e medios de transporte situados na zona de servizo ou as actividades aeroportuarias que se executen nela.

2.^a O acceso non autorizado á zona de operacións e ás zonas restrinxidas dos aeroportos.

4. Constitúe, en todo caso, infracción administrativa moi grave a realización de obras, instalacións ou actividades non permitidas por razón das servidumes aeronáuticas establecidas, en calquera aeroporto ou aeródromo.

Artigo 49. *Infraccións en relación coa coordinación dos aeroportos e a utilización das franxas horarias.*

1. Constitúen infraccións administrativas leves en relación coa coordinación dos aeroportos e o uso das franxas horarias as seguintes:

1.^a A non devolución dunha ou máis series de franxas horarias asignadas que non se vaian utilizar ou a súa devolución en forma ou prazo distintos ós legalmente previstos.

2.^a Toda operación de voo na que concorran calquera das seguintes circunstancias:

a) Non ter obtido previamente a franxa horaria correspondente en aeroportos onde este requisito sexa esixible.

b) O uso reiterado en horas distintas das autorizadas dunha ou máis franxas horarias previamente obtidas conforme a normativa en vigor.

3.^a A transferencia ou o intercambio dunha ou máis series de franxas horarias non permitidos pola normativa vixente.

4.^a O impedimento de acceso á autoridade aeronáutica á información necesaria para a supervisión do procedemento de asignación de franxas horarias, o uso destas ou o cumprimento das programacións de voo.

5.^a A actuación negligente do persoal aeronáutico, tanto de voo como de terra, que teña como consecuencia o incumprimento por unha compañía aérea dunha ou máis series de franxas horarias asignadas, así como das programacións de voo.

2. Son infraccións administrativas graves as seguintes:

1.^a A non devolución dunha ou máis series de franxas horarias asignadas que non se vaian utilizar ou a súa devolución en forma ou prazo distintos ós legalmente previstos, cando se causase prexuízo grave para o bo funcionamento do aeroporto ou para outras compañías aéreas ou cando a infracción xa se cometese nas temporadas anteriores equivalentes ou nas inmediatas.

2.^a Toda operación de voo na que concorran calquera das seguintes circunstancias:

a) Non ter obtido previamente a franxa horaria correspondente en aeroportos onde este requisito sexa esixible, cando se producise risco para a seguridade ou prexuízo grave para o bo funcionamento do aeroporto ou para outras compañías aéreas ou cando a infracción se repita en voos que configuren unha serie.

b) O uso reiterado a horas distintas das autorizadas dunha ou máis franxas horarias previamente obtidas conforme a normativa en vigor, cando se producise risco para a seguridade ou prexuízo grave para o bo funcionamento do aeroporto ou para outras compañías aéreas ou cando a infracción se repita en voos que configuren unha serie.

3.^a A transferencia ou o intercambio dunha ou máis series de franxas horarias non permitidos pola normativa vixente, cando se cause prexuízo grave para outras compañías aéreas ou cando a infracción xa se cometese tanto na temporada anterior equivalente coma na inmediata ou cando nunha mesma temporada se realiza en máis dun aeroporto sito en territorio español.

3. Son infraccións administrativas moi graves as seguintes:

1.^a A non devolución dunha ou máis series de franxas horarias asignadas que non se vaian utilizar ou a súa devolución en forma ou prazo distintos ós legalmente previstos, cando se causase prexuízo moi grave para o bo funcionamento do aeroporto ou para outras compañías aéreas ou cando a operación xa se cometese dúas ou máis veces, ben nas temporadas anteriores equivalentes ou nas inmediatas.

2.^a Toda operación de voo na que concorran calquera das seguintes circunstancias:

a) Non ter obtido previamente a franxa horaria correspondente en aeroportos onde este requisito sexa esixible, cando se producise risco grave para a seguridade ou prexuízo moi grave para o bo funcionamento

do aeroporto ou para outras compañías aéreas ou cando a infracción se repita en voos que configuren máis dunha serie ou afecten máis dun aeroporto conxestionado sito en territorio español.

b) O uso reiterado a horas distintas das autorizadas, dunha ou máis franxas horarias previamente obtidas conforme a normativa en vigor, cando se producise risco grave para a seguridade ou prexuízo moi grave para o bo funcionamento do aeroporto ou para outras compañías aéreas ou a infracción se repita en voos que configuren máis dunha serie ou afecte máis dun aeroporto conxestionado sito en territorio español.

3.^a A transferencia ou o intercambio dunha ou máis series de franxas horarias non permitidos pola normativa vixente, cando se produza prexuízo moi grave para outras compañías aéreas ou cando a infracción xa se cometese dúas ou máis veces tanto na temporada anterior equivalente como na inmediata ou cando en varias temporadas se cometa en máis dun aeroporto sito en territorio español.

4. Para os efectos deste artigo, unha serie de franxas horarias está constituída por un mínimo de cinco franxas horarias solicitadas para un período de programación á mesma hora, regularmente, o mesmo día da semana, e asignada desta forma ou, se isto non fose posible, á mesma hora aproximadamente.

Artigo 50. *Infraccións do deber de colaboración coas autoridades e órganos da Administración xeral do Estado con competencias en materia de aviación civil.*

1. Constitúen infraccións administrativas leves do deber de colaboración coas autoridades e órganos da Administración xeral do Estado con competencias en materia de aviación civil as seguintes:

1.^a O atraso das entidades colaboradoras na remisión das actas, informes e dictames técnicos de inspección á Dirección Xeral de Aviación Civil.

2.^a A negativa a expedir ou proporcionar os documentos acreditativos do adestramento, comprobacións, verificacións e cualificacións das actividades e do persoal aeronáutico nos períodos de tempo establecidos.

2. Constitúen infraccións administrativas graves as seguintes:

1.^a O incumprimento do deber de comunicación dos incidentes graves de aviación civil.

2.^a A comunicación de feitos ou actos inexactos ou falsos ós órganos competentes en materia de aviación civil con ánimo de os inducir a producir erroneamente actos favorables para o comunicante ou desfavorables para terceiros.

3.^a O incumprimento dos deberes de reserva establecidos nos artigos 16 e 26 desta lei.

3. Constitúen infraccións administrativas moi graves as seguintes:

1.^a O falseamento das actas, informes ou dictames de inspección por parte das entidades colaboradoras.

2.^a O incumprimento do deber de comunicación dos accidentes de aviación civil.

3.^a O feito de impedir ou obstaculizar as investigacións da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil ou o exercicio das funcións de inspección aeronáutica.

4.^a A simulación, ocultación, alteración ou destrución de datos, rexistros, gravacións, materiais, informacións e documentos útiles para as investigacións da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes

de Aviación Civil ou o exercicio das funcións de inspección aeronáutica.

5.^a O quebrantamento das medidas adoptadas pola autoridade aeronáutica de conformidade co previsto nos artigos 30 e 63.

Artigo 51. *Reincidencia.*

A reincidencia na comisión das infraccións tipificadas como graves no número 2 do artigo 44, apreciada de conformidade co disposto no artigo 131.3.c) da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, converte aquelas infraccións en moi graves.

Artigo 52. *Responsables das infraccións.*

1. A responsabilidade administrativa polas infraccións reguladas nesta lei corresponderá:

a) Nas infraccións contra a seguridade da aviación civil, ás persoas físicas ou xurídicas suxeitas ó cumprimento da obriga infrinxida.

b) Nas infraccións en relación co transporte e os traballos aéreos, ás persoas que as cometesen, ós titulares da licenza de explotación, permiso ou autorización ou ós explotadores das aeronaves.

c) Nas infraccións relativas ó transporte de mercadorías perigosas ou suxeitas a normas especiais por vía aérea, ó explotador da aeronave, ó expedidor da mercadoría, ó axente de servicios de asistencia en terra e ó axente de carga.

d) Nas infraccións relativas á disciplina do tráfico aéreo en materia de ruído, á compañía aérea, explotador ou operador ou ó piloto ó mando da aeronave coa que se cometese a infracción.

e) Nas infraccións en relación co funcionamento e uso dos aeroportos, ás persoas que cometan a infracción ou ás autorizadas para a prestación de servicios e para a xestión das infraestructuras aeroportuarias.

f) Nas infraccións en relación coa coordinación dos aeroportos e o uso das franxas horarias, ás compañías aéreas, ó persoal aeronáutico ou ás demais persoas físicas ou xurídicas con responsabilidades na asignación e xestión das franxas horarias.

g) Nas infraccións do deber de colaboración coas autoridades e órganos da Administración xeral do Estado con competencias en materia de aviación civil, á persoa física ou xurídica que cometa a infracción.

2. Cando unha mesma infracción sexa imputable a varias persoas e non sexa posible determina-lo grao de participación de cada unha delas, responderán solidariamente.

3. Non eximirá de responsabilidade o feito de que as persoas que cometesen as infraccións estean integradas en asociacións temporais de empresas, agrupacións de interese económico ou comunidades de bens sen personalidade.

Artigo 53. *Concurrencia de responsabilidades.*

1. A responsabilidade polas infraccións tipificadas nesta lei é de natureza administrativa e non exclúe as doutra orde a que houber lugar.

2. As sancións que se impoñan a distintos suxeitos como consecuencia dunha mesma infracción terán entre si carácter independente.

3. Non se poderán sanciona-los feitos que fosen sancionados penal ou administrativamente, nos casos en que se aprecie identidade de suxeito, feito e fundamento.

4. Cando a infracción puidese ser constitutiva de delicto ou falta, daráselle traslado de tanto de culpa ó

Ministerio Fiscal, suspendéndose a tramitación do procedemento sancionador ata que se dicte resolución xudicial firme.

5. De non se aprecia-la existencia de delicto ou falta, o órgano administrativo competente continuará o expediente sancionador. Os feitos declarados probados na resolución xudicial firme vincularán o dito órgano.

Artigo 54. *Extinción da responsabilidade.*

A responsabilidade administrativa derivada das infraccións reguladas nesta lei extínguense polo pagamento ou cumprimento da sanción e das medidas impostas en aplicación do establecido no artigo 57, por prescrición e, no caso de persoas físicas, pola morte.

CAPÍTULO II

Das sancións e outras medidas

Artigo 55. *Sancións.*

1. As infraccións establecidas no capítulo I deste título serán sancionadas do modo seguinte:

- a) As infraccións leves con apercibimento ou multa de 60 ata 45.000 euros.
- b) As infraccións graves con multa de 45.001 a 90.000 euros.
- c) As infraccións moi graves con multa de 90.001 a 225.000 euros.

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

- a) Para as infraccións leves, apercibimento ou multa de 4.500 ata 135.000 euros.
- b) Para as infraccións graves, multa de 135.001 a 450.000 euros.
- c) Para as infraccións moi graves, multa de 450.001 a 4.500.000 euros.

3. Cando exista e poida coñecerse o beneficio bruto obtido como consecuencia dos actos ou omisións en que consistan as infraccións, as cantidades que resultasen da aplicación do previsto, respectivamente, nas alíneas b) e c) do punto anterior, poderán ser incrementadas na diferenza positiva que se producise, de se-lo caso, mediante a aplicación das seguintes regras:

- a) Pola comisión de infraccións graves, o importe non inferior ó tanto nin superior ó dobre do beneficio obtido.
- b) Pola comisión de infraccións moi graves, o importe non inferior ó tanto nin superior ó triple do beneficio obtido.

4. Non obstante o disposto nos puntos anteriores, a determinación do importe das sancións económicas pola comisión das infraccións tipificadas nos números 1.1.^a, 1.2.^a, 1.3.^a, 2.1.^a, 2.2.^a, 2.3.^a, 3.1.^a, 3.2.^a e 3.3.^a do artigo 49 axustarase ós seguintes criterios especiais:

- a) Para as infraccións previstas no epígrafe 1.^a de cada un dos tres puntos do citado precepto, un mínimo

de 6.000 e un máximo de 90.000 euros por cada serie de franxas non devoltas.

b) Para as infraccións previstas na regra a) do epígrafe 2.^a de cada un dos tres puntos do citado precepto, un mínimo de 3.000 e un máximo de 12.000 euros por cada voo operado sen a previa obtención da franxa horaria correspondente.

c) Para as infraccións previstas na regra b) do epígrafe 2.^a de cada un dos tres puntos do citado precepto, un mínimo de 3.000 e un máximo de 30.000 euros por cada voo efectuado fóra das franxas horarias autorizadas.

d) Para as infraccións previstas no epígrafe 3.^a de cada un dos tres puntos do citado precepto, un mínimo de 18.000 e un máximo de 60.000 euros por cada serie de franxas horarias indebidamente intercambiadas.

e) Cando exista e se poida coñecer-lo beneficio bruto obtido como consecuencia destas infraccións, a cantidade resultante da aplicación dos anteriores criterios poderá ser incrementada na diferenza positiva que se producise de se-lo caso por aplicación das regras previstas para o efecto no número 3 deste artigo.

5. As multas terán natureza de crédito de dereito público e o seu importe poderá ser esixido pola vía administrativa de constrinximento.

Artigo 56. *Sancións accesorias.*

1. Ademais das sancións establecidas no artigo anterior, no suposto de infraccións graves cometidas con ocasión do desempeño de funcións, a realización de actividades ou a prestación de servizos aeronáuticos para os que se esixa ser titular dunha licenza, habilitación, aceptación, aprobación, autorización ou certificado correspondente e, de se-lo caso, de dereitos de tráfico, poderáselle impo-la súa suspensión ou limitación á persoa física ou xurídica responsable da infracción polo prazo máximo de cinco anos.

Igualmente, no suposto de infraccións moi graves cometidas con ocasión do desempeño de funcións, a realización de actividades ou a prestación de servizos aeronáuticos para os que se esixa ser titular dunha licenza, habilitación, aceptación, aprobación, autorización ou certificado correspondente, e, de se-lo caso, de dereitos de tráfico, poderáselle impo-la súa revogación á persoa física ou xurídica responsable da infracción.

2. A comisión de dúas ou máis infraccións moi graves no termo dun ano suporá, en todo caso, a inhabilitación da persoa responsable, durante un período de tres anos, para ser titular de calquera dereito ou título administrativo que faculte para o desempeño de funcións, a realización de actividades ou a prestación de servizos aeronáuticos, así como exercer-las facultades que confiran os que se posúan. Tamén inhabilitará para formar parte do consello de administración ou órgano equivalente dunha persoa xurídica que sexa titular de tales dereitos ou títulos administrativos.

O prazo de tres anos computarase desde o día seguinte a aquel en que sexa firme a segunda das resolucións administrativas que se tivese en conta.

Artigo 57. *Outras medidas.*

1. Ademais de impo-las sancións que en cada caso correspondan, a resolución do procedemento sancionador poderá declara-la obriga de:

a) Restitui-las cousas ou repoñelas ó seu estado anterior no prazo que se fixe.

b) Indemniza-los danos irreparables por contía igual ó valor dos bens destruídos ou a deterioración causada, así como os prexuízos ocasionados, no prazo que se fixe.

2. Esixirase a indemnización por danos e perdas cando non fose posible a restitución ou reposición e, en todo caso, se se producisen danos e perdas ós intereses públicos.

Cando os danos fosen de difícil avaliación, para fixa-la indemnización terase en conta o custo teórico da restitución e reposición e o valor dos bens danados, debendo aplicarse o que proporcione o maior valor.

3. As indemnizacións que se determinen terán natureza de crédito de dereito público e o seu importe poderá ser esixido pola vía administrativa de constrinximento.

Artigo 58. *Órganos con competencia para a imposición das sancións.*

A competencia para a imposición das sancións previstas nesta lei corresponderá:

a) O subsecretario de Fomento, nos supostos de infraccións moi graves e nos das graves cando a contía da multa supere a cantidade de 300.000 euros.

b) O director xeral de Aviación Civil, nos demais casos.

Artigo 59. *Criterios para a graduación das sancións.*

Na imposición das multas e sancións accesorias polas infraccións administrativas tipificadas nesta lei, deberase garda-la debida adecuación entre a gravidade do feito e a sanción que se vaia aplicar, tendo en conta os seguintes criterios para a súa graduación:

a) A negligencia ou intencionalidade do suxeito infractor.

b) A gravidade do risco xerado pola infracción cometida para a seguridade aérea, así como para as persoas, para outras aeronaves e demais bens ou cousas, tanto en voo como en terra.

c) A gravidade dos prexuízos causados ós intereses públicos e dos prexuízos e molestias causados ós usuarios do transporte aéreo e a terceiros.

d) A comisión da infracción durante a operación de voo.

e) A reiteración na comisión de infraccións tipificadas nesta lei dentro do termo dun ano, salvo que, de conformidade co disposto no artigo 51, se aprecie como reincidencia.

f) Calquera outra circunstancia que poida incidir no maior ou menor grao de reprobabilidade da infracción.

CAPÍTULO III

Das normas comúns a infraccións e sancións

Artigo 60. *Prescrición de infraccións e sancións.*

1. As infraccións administrativas previstas nesta lei prescribirán no prazo de tres anos as moi graves, no de dous anos as graves e no dun ano as leves.

2. As sancións impostas pola comisión de infraccións moi graves prescribirán ós tres anos, mentres que as impostas por graves ou leves farano ós dous anos e ó ano, respectivamente.

3. Para o cómputo dos prazos de prescrición de infraccións e sancións aplicarase o disposto no artigo 132. 2 e 3 da Lei 30/1992.

Nos supostos de infraccións continuadas, o prazo de prescrición comezará a contar desde o momento da finalización da actividade ou do último acto co que a infracción se consuma. No caso de que os feitos ou actividades constitutivos de infracción fosen descoñecidos por careceren de signos externos, este prazo computarase desde que estes se manifesten.

CAPÍTULO IV

Do procedemento sancionador

Artigo 61. *Aplicación da lexislación xeral.*

O procedemento para a imposición das sancións previstas nesta lei, no que as fases de instrucción e resolución estarán debidamente separadas, axustarase ó disposto na Lei 30/1992 coas particularidades que se establecen nos demais artigos deste capítulo.

Artigo 62. *Iniciación.*

Os procedementos sancionadores polas infraccións administrativas tipificadas nesta lei iniciaranse sempre de oficio por acordo do director xeral de Aviación Civil, ben por propia iniciativa ou como consecuencia de orde superior, petición razoada doutros órganos administrativos ou denuncia.

Artigo 63. *Medidas cautelares.*

1. En calquera momento do procedemento sancionador, o director xeral de Aviación Civil poderá adoptar, logo de audiencia do interesado e mediante resolución motivada, calquera das medidas enumeradas no artigo 30 desta lei e calquera outra que, atendendo ás circunstancias do caso, sexa necesaria para asegura-la efectividade da resolución que se puidese dictar no procedemento ou a boa fin deste, así como para evita-lo mantemento dos efectos da infracción, se existisen elementos de xuízo suficientes para iso.

A notificación destas medidas xuntarase, de se-lo caso, emprazamento para que se emende a deficiencia ou irregularidade constitutiva da infracción de que se trate.

2. Os gastos orixinados polas medidas previstas neste artigo serán por conta das persoas físicas e entidades responsables dos incumprimentos, deficiencias ou irregularidades que as xustificasen.

Artigo 64. *Instrucción.*

1. A instrucción dos procedementos sancionadores derivados das infraccións administrativas tipificadas nesta lei corresponderalle ó órgano da Dirección Xeral de Aviación Civil que teña atribuída tal competencia.

2. Non obstante, o director xeral de Aviación Civil poderá atribuí-la instrucción dos procedementos sancionadores a organismos públicos vinculados ou dependentes da Administración xeral do Estado, sempre que isto resulte máis adecuado para a correcta determinación dos feitos e das responsabilidades derivadas deles.

Neste suposto, o instructor e o secretario do procedemento serán designados polo máximo órgano unipersonal do organismo entre o seu persoal.

Completada a instrucción, remitirase a proposta de resolución, xunto con tódolos documentos, testemuños, actuacións, actos administrativos, notificacións e demais dilixencias que se realizasen no procedemento, á Dirección Xeral de Aviación Civil, que se fará cargo del e tramitará a súa continuación, sen prexuízo de que esta poida dispo-la práctica de novas dilixencias polo instructor, coa conseguinte redacción de nova proposta de resolución por parte deste último.

3. Nos casos en que a competencia para a imposición das sancións non estea atribuída ó director xeral de Aviación Civil, este elevaralle a correspondente proposta de resolución ó órgano que teña atribuída a competencia sancionadora.

4. Trala resolución do procedemento, o arquivo das actuacións realizadas corresponderalle á Dirección Xeral de Aviación Civil.

Artigo 65. Prazo para resolver e notificar.

O prazo para resolver e notificar nestes procedementos será de dezaioito meses nos expedientes por infraccións moi graves e graves, e de nove meses cando se incoen por infraccións leves. Transcorrido este prazo sen resolución expresa, o director xeral de Aviación Civil declarará a caducidade do procedemento e ordenará o arquivo das actuacións, cos efectos previstos no artigo 92 da Lei 30/1992.

Artigo 66. Efectos da resolución.

1. A resolución será executiva cando poña fin á vía administrativa.

2. Na resolución adoptaranse, de se-lo caso, as disposicións cautelares precisas para garanti-la súa eficacia mentres non sexa executiva.

Artigo 67. Multas coercitivas.

Sen prexuízo das sancións que se puidesen impor de acordo co establecido no capítulo II deste título, o incumprimento dos requirimentos das autoridades aeronáuticas para salvagarda-la seguridade en materia de aviación civil, o funcionamento do transporte aéreo e os lexítimos intereses dos seus usuarios poderá dar lugar, unha vez transcorrido o prazo fixado en tales requirimentos, á imposición de multas coercitivas, cunha contía non superior ó 10 por cento da contía da sanción correspondente.

Disposición adicional primeira. Medios para a aplicación da lei.

1. O Goberno e os ministerios e demais órganos administrativos competentes en cada caso adoptarán as medidas precisas para adapta-las dotacións orzamentarias, a estrutura orgánica e a relación de postos de traballo da Dirección Xeral de Aviación Civil ás funcións que nesta lei se lle encomendan.

2. Os militares de carreira da escala superior de oficiais do corpo xeral do Exército do Aire que se encontren na situación de reserva regulada no artigo 144 da Lei 17/1999, do 18 de maio, de réxime do persoal das Forzas Armadas, poderán desempeña-los postos de traballo de inspección do persoal aeronáutico na Dirección Xeral de Aviación Civil. A provisión destes postos efectuarase polo procedemento que se estableza na relación de postos de traballo da citada dirección xeral e precisará, en cada caso, a previa conformidade do Ministerio de Defensa, sendo o seu réxime retributivo o previsto na Lei 30/1984, do 2 de agosto, de medidas para a reforma da función pública e as súas normas complementarias.

Mediante norma regulamentaria estableceranse os requisitos específicos que deberá reunir este persoal para desempeñar tales postos de traballo.

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

O artigo 58 da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea terá a seguinte redacción:

«Artigo 58.

Para o exercicio de funcións, en voo ou en terra, no ámbito da aviación civil, que afecten o control do espazo aéreo, o tránsito e o transporte aéreo, será necesario estar en posesión dun título, licencia, autorización ou certificado que faculte especificamente para exercer esas funcións.

As condicións para a súa obtención e as atribucións, obrigas e responsabilidades dos seus titu-

lares determinaranse de acordo coas normas do dereito comunitario europeo, os tratados, convenios internacionais e normas de organismos internacionais dos que o Estado español sexa parte e co disposto nesta lei e nas súas normas de desenvolvemento.

En todo caso, quen exerza funcións ou teña responsabilidades vinculadas ó control do espazo aéreo e á seguridade do tránsito e do transporte aéreos, tanto en voo como en terra, non poderá, sen causa xustificada, abandonalas ou renunciar ó seu exercicio mentres non sexa debidamente revezado ou substituído.

No ámbito da aviación militar, o Ministerio de Defensa determinará a titulación necesaria para o exercicio das funcións técnicas da navegación aérea».

Disposición adicional terceira. *Modificación da Lei 50/1998, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

O artigo 87 da Lei 50/1998, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, terá a seguinte redacción:

«Artigo 87. Procedementos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruído.

Un. Mediante circular aeronáutica fixaranse os procedementos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruído que as aeronaves civís deberán seguir, nas fases de despegamento e ascenso, nas de aproximación e aterraxe e durante as fases previas e posteriores ó voo nos aeroportos.

O previsto en tales procedementos será esixible unha vez publicada oficialmente a circular aeronáutica que os aprobe e, ademais, despois de seren feitos públicos nas publicacións de información aeronáutica previstas nas normas reguladoras da circulación aérea.

Dous. Así mesmo, na pilotaxe de aeronaves civís deberán respectarse os procedementos a que se refire o punto anterior.

Tres. Os procedementos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruído aprobados especificamente para cada aeroporto, deberán ter en conta os elementos con transcendencia acústica, as características físicas e de configuración do aeroporto, o equipamento das axudas á navegación que soporten o guiado dos avións e as características e limitacións dos avións afectados. Mediante estes procedementos poderán determinarse:

a) As restriccións temporais de utilización do aeroporto.

b) As restriccións á operación de aeronaves con base na categoría acústica ou niveis de ruído destas.

c) As restriccións de uso das distintas rutas establecidas de aproximación ou saída, en función das características e equipamento das aeronaves.

d) As restriccións de sobrevoos ou de altitude en zonas de especial sensibilidade acústica.

e) As restriccións á utilización de reversa cando non resulte xustificada por razóns de seguridade.

f) As restriccións por razón de horario ou situación ó uso das unidades auxiliares de potencia.

g) As restriccións para a realización de probas de motores.

h) Os niveis máximos de ruído establecidos en puntos das traxectorias ou próximos ó aeroporto.

i) As desviacións máximas permitidas respecto das rutas nas que se presten servizos de tránsito aéreo definidas para cada manobra, incluíndo as

alturas a partir das cales se poderán permitir desviacións maiores.

j) Os métodos de abatemento do ruído que requiran unha combinación de medidas que afecten as actuacións do avión, como o uso de dispositivos hipersustentadores de borde de saída (flaps), potencias reducidas, pendentes de ascenso e outras, tendentes a diminuí-lo ruído, dentro dos límites que permitan os manuais de voo das aeronaves afectadas.

Catro. En todo caso deberán respectarse as limitacións establecidas polas disposicións vixentes sobre o uso de avións de reacción subsónicos.»

Disposición adicional cuarta. *Colaboración técnica.*

O Ministerio de Fomento poderalles encargar a organismos públicos e a sociedades mercantís estatais que teñan a condición de medio propio instrumental e servizo técnico da Administración xeral do Estado e dos seus organismos e entidades de dereito público, a execución de actuacións materiais propias da inspección aeronáutica de carácter técnico ou especializado distintas das previstas no número 2 do artigo 5.

Disposición adicional quinta. *Comisión Interministerial entre Defensa e Transportes (CIDETRA).*

A comisión á que se refire o artigo 6 desta lei será a Comisión Interministerial entre Defensa e Transportes (CIDETRA) creada pola Orde da Presidencia do Goberno do 8 de novembro de 1979, pola que se crea, con carácter permanente, a comisión interministerial prevista no artigo 6.º do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes e Comunicacións en materia de aviación. No sucesivo, esta comisión denominarase Comisión Interministerial entre Defensa e Fomento.

Disposición adicional sexta.

As actuacións específicas de inspección en materia de medicina aeronáutica que realice a Dirección Xeral de Aviación Civil serán efectuadas por equipos dos que formará parte necesariamente persoal sanitario, calquera que sexa a natureza xurídica da relación de emprego, dependente do dito órgano.

Disposición adicional sétima.

O Goberno, no prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, por proposta do Ministerio de Fomento e oídas as organizacións representativas dos sectores sociais afectados, regulará os requisitos das aeronaves, produtos, compoñentes, equipamentos aeronáuticos, sistemas aeroportuarios e de navegación, así como dos servizos, e actividades da aviación civil, para garantir a seguridade e o acceso dos pasaxeiros e usuarios que, por motivos de discapacidade ou idade, presenten limitacións de mobilidade ou comunicación.

Esta regulación inspirarase nos principios de non discriminación, compensación de desvantaxes, acceso universal e deseño para todos, incorporando as regras e recomendacións adoptadas polos organismos internacionais nesta materia.

Disposición adicional oitava.

A ordenación dos requisitos de formación e experiencia esixidos para o exercicio profesional de actividades aeronáuticas acomodarse, en todo caso, ás regras establecidas polas normas do dereito comunitario europeo.

No prazo de dous anos desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno elaborará un proxecto de lei no que se determinarán as equivalencias académicas dos títulos, licencias, diplomas ou certificados que habilitan para o exercicio das funcións propias do persoal aeronáutico.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derrogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto nesta lei e, en particular, as seguintes:

a) O artigo 8, o parágrafo primeiro do artigo 32 e os artigos 152 a 159 do capítulo XIX da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea.

b) Os artigos 3, 4, 5 e 6 do Real decreto lei 15/2001, do 2 de novembro, polo que se adoptan medidas urxentes en materia de transporte aéreo.

c) Os artigos 1, 2 e 13, o número 2 do 6 e o número 1 do artigo 3 do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes e Comunicacións en materia de aviación.

d) Os artigos 88, 89, 90 e 91 da Lei 50/1998, do 30 de decembro, e o artigo 64 da Lei 55/1999, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

Disposición derradeira primeira. *Títulos competenciais.*

Os preceptos contidos nesta lei dítanse ó abeiro das competencias atribuídas con carácter exclusivo ó Estado no artigo 149.1.4.ª e 20.ª da Constitución.

Disposición derradeira segunda. *Actualización da contía das sancións.*

Autorízase o Goberno para actualizar, mediante real decreto, o importe das sancións económicas previstas nesta lei.

Disposición derradeira terceira. *Habilitación normativa.*

O Goberno dictará as disposicións necesarias para o desenvolvemento desta lei, determinará o réxime particular aplicable á operación das aeronaves de Estado non militares e estará facultado, así mesmo, para adecualas definicións de accidente, incidente grave e incidente de aviación civil ás que se establezan nas normas internacionais e comunitarias reguladoras da investigación técnica dos sucesos aéreos.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor ós 20 días da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Polo tanto,
Mando a tódolos españois, particulares e autoridades, que cumbran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 7 de xullo de 2003.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

13812 *LEI ORGÁNICA 8/2003, do 9 de xullo, para a reforma concursal, pola que se modifica a Lei orgánica 6/1985, do 1 de xullo, do poder xudicial. («BOE» 164, do 10-7-2003.)*

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban tódolos que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei orgánica.