



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Ley 14/2009, de 22 de julio, de aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras aeroportuarias.

Comunidad Autónoma de Cataluña
«DOGC» núm. 5430, de 28 de julio de 2009
«BOE» núm. 198, de 17 de agosto de 2009
Referencia: BOE-A-2009-13566

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	5
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	8
Artículo 1. Objeto y finalidad.	8
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	8
Artículo 3. Definiciones.	8
CAPÍTULO II. Planificación territorial, sectorial y urbanística.	10
Sección primera. Planificación sectorial	10
Artículo 4. Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos.	10
Sección segunda. Plan director urbanístico aeroportuario.	11
Artículo 5. Objeto y naturaleza.	11
Artículo 6. Procedimiento de elaboración, tramitación y aprobación.	11
Artículo 7. Documentación de los planos.	12
Artículo 8. Efectos de los planes directores.	12
Artículo 9. Adaptación del planeamiento urbanístico.	13
CAPÍTULO III. Organización administrativa aeroportuaria de Cataluña	13
Sección primera. Competencias aeroportuarias	13
Artículo 10. Competencias.	13
Sección segunda. Aeropuertos de Cataluña	13

Artículos 11 a 25.	13
CAPÍTULO IV. Régimen jurídico de las infraestructuras y actividades aeroportuarias	14
Sección primera. Actividades y obras en la zona de servicio	14
Artículo 26. Actividades en la zona de servicio.	14
Artículo 27. Ejecución de obras.	14
Sección segunda. Aeropuertos y aeródromos	14
Artículo 28. Establecimiento de aeropuertos y aeródromos.	14
Artículo 29. Proyectos de aeropuertos y aeródromos de titularidad de la Generalidad.	14
Artículo 30. Autorización de construcción, modificación o ampliación de los aeropuertos y aeródromos de titularidad de las entidades locales.	15
Artículo 31. Puesta en funcionamiento de los aeropuertos y aeródromos de titularidad de las entidades locales.	16
Artículo 32. Cierre de aeropuertos y aeródromos de titularidad de las entidades locales.	16
Artículo 33. Régimen jurídico de los aeropuertos y aeródromos de titularidad privada.	16
Artículo 34. Transmisión.	17
Sección tercera. Helipuertos y campos de aviación.	17
Artículo 35. Clasificación.	17
Artículo 36. Autorización.	17
Artículo 37. Solicitud.	17
Artículo 38. Resolución.	18
Artículo 39. Puesta en funcionamiento.	18
Artículo 40. Cambio de titularidad.	18
Artículo 41. Cierre de helipuertos permanentes y campos de aviación.	19
Artículo 42. Aeródromos eventuales (incluidos helipuertos y campos de aviación).	19
Artículo 42 bis.	19
Sección cuarta. Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña	19
Artículo 43. Registro de infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña.	19
CAPÍTULO V. Gestión de los aeropuertos y los aeródromos.	19
Artículo 44. Formas de gestión.	19
Artículo 45. Obligaciones del gestor.	20
Artículo 46. Prestación de servicios de asistencia en tierra.	20
Artículo 47. El certificado de aeropuerto.	20

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 48. Obligaciones generales del gestor certificado.	20
Artículo 49. Requisitos para mantener en vigor el certificado de aeropuerto.	21
Artículo 50. Exenciones.	21
Artículo 51. Procedimiento de certificación de aeropuertos.	22
Artículo 52. Régimen jurídico del certificado de aeropuerto.	22
Artículo 53. El manual del aeropuerto.	22
CAPÍTULO VI. Derechos y deberes de los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias	23
Artículo 54. Derechos de los usuarios.	23
Artículo 55. Deberes de los usuarios.	23
CAPÍTULO VII. Inspección y régimen sancionador.	24
Artículo 56. Función inspectora.	24
Artículo 57. Responsabilidad.	24
Artículo 58. Infracciones.	24
Artículo 59. Infracciones muy graves.	24
Artículo 60. Infracciones graves.	25
Artículo 61. Infracciones leves.	25
Artículo 62. Sanciones.	26
Artículo 63. Graduación de las sanciones.	26
Artículo 64. Multas coercitivas.	26
Artículo 65. Competencia para imponer sanciones.	26
Artículo 66. Procedimiento sancionador.	27
Artículo 67. Medidas provisionales o cautelares.	27
Artículo 68. Prescripción de las infracciones y de las sanciones.	28
<i>Disposiciones adicionales</i>	<i>28</i>
Disposición adicional primera. Disolución de la sociedad Aeropuertos Públicos de Cataluña, S.L.	28
Disposición adicional segunda. Actualización de los importes de las sanciones.	28
Disposición adicional tercera. Integración del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos.	28
Disposición adicional cuarta. Régimen sancionador en las infracciones a los derechos de los usuarios.	28
Disposición adicional quinta. Evaluación de la movilidad.	29
Disposición adicional sexta. Normas técnicas de diseño y operación de aeropuertos y aeródromos.	29
Disposición adicional séptima. Servidumbres aeronáuticas.	29

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Disposición adicional octava. Actividades vinculadas con el espacio.	29
Disposición adicional novena. Aplicación de la Ley a los aeropuertos calificados de interés general. . . .	29
Disposición adicional décima. La sociedad limitada unipersonal Aeroports Públics de Catalunya.	29
<i>Disposiciones transitorias</i>	29
Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de los procedimientos.	29
Disposición transitoria segunda. Adaptación de las infraestructuras existentes.	29
Disposición transitoria tercera. Derechos y obligaciones de la sociedad Aeropuertos Públicos de Catalunya, S.L.	30
<i>Disposiciones derogatorias</i>	30
Disposición derogatoria.	30
<i>Disposiciones finales</i>	30
Disposición final primera. Desarrollo y aplicación.	30
Disposición final segunda. Entrada en vigor.	30

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 30 de abril de 2020

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 65 del Estatuto de autonomía de Cataluña, promulgo la siguiente Ley 14/2009, de 22 de julio, de Aeropuertos, Helipuertos y otras Infraestructuras Aeroportuarias.

PREÁMBULO

La Generalidad de Cataluña, de conformidad con lo establecido en el artículo 140 del Estatuto de autonomía, tiene la competencia exclusiva sobre los aeropuertos y helipuertos situados en el territorio de Cataluña que no tengan la calificación legal de interés general. De acuerdo con dicha competencia, corresponde a la Generalidad, en cualquier caso, establecer el régimen jurídico de estas infraestructuras, planificarlas y gestionarlas; gestionar el dominio público necesario para prestar el servicio y, especialmente, otorgar las autorizaciones y concesiones en los recintos aeroportuarios; establecer el régimen económico de los servicios aeroportuarios; percibir y recaudar los tributos y gravámenes relacionados con la utilización de las infraestructuras; delimitar las zonas de servicios, así como determinar los usos, equipamientos y actividades complementarias que se admiten dentro del recinto de dichas infraestructuras.

Junto con la relevancia de las competencias de la Generalidad en este ámbito, cabe mencionar el importante crecimiento y la transformación que en los últimos años ha experimentado el sector del transporte aéreo, que se configura como elemento fundamental en el desarrollo económico del país y, también, de su modelo territorial, dada la necesaria interrelación entre territorio, urbanismo e infraestructuras.

Estas circunstancias obligan a llevar a cabo un replanteamiento global del marco legal vigente en materia aeroportuaria y de helipuertos, constituido fundamentalmente por la Ley 19/2000, de 29 de diciembre, de aeropuertos de Cataluña, y por la Ley 11/1998, de 5 de noviembre, de helipuertos, por medio de este nuevo texto legal.

La Ley, con un total de siete capítulos, establece la regulación integral de la materia. Una vez definidos el objeto, la finalidad y el ámbito de aplicación, dispone la ordenación de las infraestructuras aeroportuarias desde la triple perspectiva de la planificación, el establecimiento y la construcción y, finalmente, la gestión. En consecuencia, con la presente regulación, se establece la organización administrativa que debe velar por la correcta aplicación de la Ley, definiendo la estructura y competencias que corresponden a cada nivel.

La Ley se completa con los capítulos correspondientes a los derechos y deberes de los usuarios y a la inspección y el régimen sancionador.

El capítulo I recoge, como disposiciones generales, en primer lugar, el objeto y la finalidad de la Ley. En síntesis, regula las infraestructuras de transporte aéreo de Cataluña para asegurar la creación de una red que, a la vez que responde a las necesidades territoriales, garantice la conectividad y sea un motor para impulsar el crecimiento económico, respetando siempre el medio en que debe insertarse.

En lo relativo al ámbito de aplicación, la Ley lo define recogiendo las determinaciones contenidas en este sentido en el Estatuto de autonomía y, por tanto, se refiere a las infraestructuras aeroportuarias de competencia de la Generalidad, las cuales incluyen los aeropuertos que no tienen la consideración de interés general.

Sin embargo, también establece, respecto de los aeropuertos que sí tienen esta calificación de interés general, la aplicación de la Ley en ejercicio de las competencias que la Generalidad pueda tener sobre ellos.

El capítulo I finaliza con una lista exhaustiva de las definiciones de distintos conceptos utilizados a lo largo del articulado, con el fin de hacerlo más comprensible para los operadores jurídicos y, muy especialmente, para los ciudadanos en general.

El capítulo II desarrolla la planificación de las infraestructuras aeroportuarias y su interrelación con el planeamiento territorial y urbanístico.

En cuanto a la planificación sectorial, la figura del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos se perfila como el instrumento fundamental del Gobierno para planificar las infraestructuras aeroportuarias de Cataluña. A tal fin, el Plan debe recoger la red básica de que hay que dotar el país para alcanzar el grado de accesibilidad y conectividad con transporte aéreo necesario, tanto a nivel territorial como para ser una buena herramienta de apoyo para la promoción de la actividad económica.

En el ámbito de las infraestructuras singularmente consideradas y, en concreto, de la planificación de los aeropuertos y aeródromos, la Ley crea la figura del Plan director urbanístico aeroportuario. Esta es una de las principales novedades que cabe destacar del nuevo régimen jurídico en la materia.

Por primera vez, se aborda en un solo documento la planificación de los aeropuertos y aeródromos desde la doble perspectiva urbanística y sectorial aeroportuaria. De hecho, este Plan director nace con el fin de simplificar el proceso de implantación de los aeropuertos y aeródromos, de manera que pueda ser más ágil y eficiente, sin que eso comporte ninguna pérdida de calidad ni de garantía de adecuación a las exigencias urbanísticas y aeroportuarias.

Con el Plan director urbanístico aeroportuario se delimita y ordena la zona de servicio del aeropuerto o del aeródromo, se definen las servidumbres aeronáuticas y las limitaciones derivadas de dichas servidumbres que afectan a los terrenos del entorno, y se detallan las condiciones que deben respetarse en el funcionamiento del aeropuerto o aeródromo.

Por lo tanto, este segundo nivel de planificación constituye el paso necesario para definir, con el nivel de concreción suficiente, las infraestructuras definidas en el Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos, y poder hacer realidad su establecimiento y construcción.

En el ámbito organizativo, el capítulo III, una vez enunciado el principio general del establecimiento por parte del Gobierno de la política aeroportuaria de Cataluña, identifica y enumera las funciones que debe cumplir el departamento competente en materia aeroportuaria, que incluyen, como más destacables, la planificación estratégica, la regulación, la ordenación y la inspección de las infraestructuras aeroportuarias.

La organización aeroportuaria de la Generalidad se completa con la creación del ente público Aeropuertos de Cataluña. La experiencia positiva en la implantación del modelo de empresas públicas vinculadas con el establecimiento y la gestión de las infraestructuras que sirven de apoyo para los diferentes medios de transporte aconseja extenderlo a las infraestructuras aeroportuarias. En este sentido, Aeropuertos de Cataluña nace con objetivos bien definidos: fomentar el transporte aéreo en Cataluña y administrar y gestionar las infraestructuras aeroportuarias de titularidad de la Generalidad que le adscriba el Gobierno. La Ley, en el marco de la normativa de la empresa pública, determina los órganos de este nuevo ente y define su régimen económico, presupuestario, patrimonial, de contratación y de personal.

El capítulo IV, sobre el régimen jurídico de las infraestructuras aeroportuarias y de las actividades que en ellas se desarrollan, contiene el núcleo esencial de las disposiciones relativas al establecimiento, construcción y puesta en funcionamiento de dichas infraestructuras.

En este sentido, el capítulo se estructura sobre la base de la dimensión y la naturaleza propias de las infraestructuras aeroportuarias; por una parte, de los aeropuertos y aeródromos, y, por otra, de los helipuertos y campos de aviación. Esta regulación diferenciada permite delimitar el procedimiento aplicable en cada caso para su ajuste a las características de cada instalación.

En primer lugar, y en cuanto a los aeropuertos y aeródromos, que han de constituir el eje vertebrador de la red de infraestructuras de transporte aéreo, su establecimiento se somete a la previa aprobación del Plan director urbanístico aeroportuario.

En cuanto a la promoción del establecimiento, la Ley habilita no sólo a la Administración de la Generalidad, sino también a las entidades locales y a las personas físicas y jurídicas privadas.

En cualquier caso, y con independencia de la entidad promotora, se requiere la redacción de un anteproyecto, en el caso de los aeropuertos, y de un proyecto constructivo, tanto para éstos como para los aeródromos, que debe ajustarse a las disposiciones de la

Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública, con las especificidades propias de una infraestructura aeroportuaria.

En segundo término, en el caso de los helipuertos y campos de aviación, la intervención de la Generalidad como Administración aeroportuaria se manifiesta en dos fases: una primera autorización con carácter previo al establecimiento de la instalación, que requiere la formulación del correspondiente proyecto, y una segunda que habilita para la puesta en funcionamiento de la instalación.

Este capítulo IV se cierra con la creación del Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña, que incorpora la información técnica aeronáutica correspondiente a cada una de las instalaciones existentes.

Un elemento crucial en la regulación de las infraestructuras aeroportuarias es el relativo a la forma de gestión. De aquí la importancia de las disposiciones del capítulo V, que se plantea en unos términos suficientemente amplios como para que se puedan adaptar en cada caso en función de las dimensiones y características de la infraestructura, pero siempre partiendo de un modelo muy definido que garantiza la presencia de la Administración pública en los distintos niveles de gestión y que permite, a la vez, la incorporación de gestores privados mediante formas de gestión indirecta.

En este sentido, el principio general es que los aeropuertos y aeródromos de titularidad de la Administración de la Generalidad y de los entes locales se gestionan mediante cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta que dispone la legislación en materia de contratos del sector público.

A la vez, en cuanto a las instalaciones de titularidad de la Generalidad, el Gobierno puede encargar su gestión al ente público Aeropuertos de Cataluña, porque los gestione directamente o cree sociedades mercantiles a tal efecto.

Éste es uno de los elementos más destacables del modelo de gestión aeroportuaria que define la Ley. Estas sociedades gestoras de aeropuertos y aeródromos se integran a Aeropuertos de Cataluña, con una participación mayoritaria, y a el resto de entes públicos con vinculación al ámbito territorial de implantación de la infraestructura; o sea, en cualquier caso, hay que prever la participación de los entes locales correspondientes en la sociedad gestora del aeropuerto, y también pueden formar parte de ella corporaciones de derecho público con incidencia en el ámbito territorial de la infraestructura.

El sistema se cierra con el establecimiento de un tercer nivel de gestión, ya que las sociedades gestoras pueden explotar los aeropuertos y los aeródromos directamente o por medio de las formas de gestión indirecta establecidas por la legislación aplicable en materia de contratos del sector público.

La regulación de la gestión de los aeropuertos y aeródromos incluye también las obligaciones inherentes a la condición de gestor de una infraestructura aeroportuaria, que son especialmente exigentes cuando se trata de un aeropuerto. El proceso de certificación que establece la Ley cumple una doble función: por una parte, es un instrumento para verificar si un aeropuerto cumple las condiciones técnicas fijadas; y por otra, permite también certificar si un gestor concreto cumple las condiciones, relativas a la organización y a los medios personales y materiales, exigidas para gestionar un aeropuerto.

El capítulo VI recoge los derechos y deberes de los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias.

La relación de derechos de los usuarios tiene como objetivo fundamental su enumeración y, muy especialmente, facilitar su ejercicio y, eventualmente, reclamación. A tales efectos, la información que han de recibir los usuarios sobre cualquier incidencia o situación de emergencia constituye un elemento esencial para la configuración de dichos derechos.

En el capítulo de deberes de los usuarios los dos elementos fundamentales sobre los cuales se formulan son el respeto hacia el resto de usuarios y las propias instalaciones.

La parte dispositiva concluye con el capítulo VII, relativo a la inspección y al régimen sancionador. En él cabe destacar las disposiciones en materia de inspección y la tipificación de las infracciones administrativas en la materia objeto de regulación, con la especificación del régimen de responsabilidad y las sanciones correspondientes.

La parte final de la Ley consta de nueve disposiciones adicionales, tres transitorias, una derogatoria y dos disposiciones finales.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

El objeto de la presente ley es regular las infraestructuras aeroportuarias de Cataluña y su planificación, construcción y gestión, con la finalidad de asegurar la creación de una red que dé respuesta a las necesidades del territorio, garantice su conectividad y sirva para impulsar su crecimiento económico, con respeto a los principios de seguridad, sostenibilidad y protección del medio ambiente.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. La presente ley se aplica a las infraestructuras aeroportuarias de competencia de la Generalidad, así como en el ejercicio de las competencias de la Generalidad con relación a los aeropuertos de interés general, de conformidad con el marco competencial vigente.

2. Son infraestructuras aeroportuarias de competencia de la Generalidad los aeropuertos carentes de la consideración de interés general y el resto de infraestructuras aeroportuarias situadas en el territorio de Cataluña.

3. Restan excluidas del ámbito de aplicación de la presente ley las superficies utilizadas ocasionalmente para operaciones de salvamento, atención urgente en accidentes y otras actuaciones de emergencia análogas.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de la presente ley y de la normativa aeroportuaria que la desarrolla, se entiende por:

a) Aeródromo: el área definida de tierra o agua, incluida la totalidad de edificaciones, instalaciones y equipamientos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

a) bis Aeródromo eventual: La superficie apta para el uso de aeronaves que, según el parecer del operador, reúne las condiciones mínimas para la seguridad de las operaciones y cuya utilización, salvo cuando se trate de las operaciones para atender situaciones de emergencia sobrevenidas (como por operaciones médicas, de lucha contra incendios o de búsqueda y salvamento, catástrofes naturales o equivalentes), no exceda las cuarenta operaciones anuales, sin sobrepasar quince operaciones al mes. Si el uso de la superficie excede este número de operaciones, se considera, a los efectos de lo establecido por la presente ley, un aeródromo de uso restringido.

b) Aeropuerto: aeródromo con instalaciones y servicios públicos permanentes destinado a la asistencia regular del tránsito aéreo, al aparcamiento y a la reparación del material aéreo, así como a la recepción y despacho de los pasajeros y la carga.

c) Aeropuerto certificado: el aeropuerto cuyo gestor está facultado para llevar a cabo operaciones de transporte aéreo.

d) Aeronave: el vehículo sin motor o propulsado por un grupo motor, que puede sustentarse en la atmósfera mediante reacciones del aire, distintas a sus reacciones, contra la superficie del terreno.

e) Altipuerto: el campo de aviación cuyo campo de vuelo, por el hecho de encontrarse habitualmente en una zona de montaña, tiene una pendiente longitudinalmente elevada y en que la entrada y salida de aeronaves se lleva a cabo por un único punto situado en el extremo más bajo.

f) Área de aterrizaje: la parte del área de movimiento de un aeródromo destinada al aterrizaje o al despegue de aeronaves.

g) Área de maniobras: la parte del aeródromo utilizada para el despegue, aterrizaje y desplazamiento de aeronaves, que no incluye las plataformas.

h) Área de movimiento: la parte del aeródromo, utilizada para el despegue, aterrizaje y desplazamiento de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

i) Campo de aviación: la superficie de límites definidos apta para la salida y llegada de aeronaves de estructura muy ligera o ultraligera, que eventualmente puede disponer de

edificaciones destinadas, en cualquier caso, a la realización de actividades formativas y deportivas.

j) Certificado de aeropuerto: la autorización administrativa otorgada al gestor de un aeropuerto en virtud de la cual queda facultado para llevar a cabo en él operaciones de transporte aéreo de conformidad con las condiciones establecidas.

k) Gestor: la persona física o jurídica, designada por el titular del aeropuerto, que cumple los requisitos para ejercer la actividad aeroportuaria.

l) Helicóptero: la aeronave de ala rotatoria con un rotor sustentador y otro propulsor con potencia aplicada.

m) Helipuerto: el aeródromo o el área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, salida o movimiento en superficie de los helicópteros.

n) Helipuerto permanente: el aeródromo o el área definida sobre una estructura artificial en superficie o elevada, destinada exclusivamente a la llegada, salida o movimiento en superficie de los helicópteros, que puede disponer de edificios, equipamientos e instalaciones de servicios de carácter fijo.

o) Helipuerto eventual: caso particular de aeródromo eventual en el que la superficie es únicamente apta para el uso de helicópteros.

p) Hidropuerto: el aeródromo cuyo campo de vuelo es el agua.

q) Infraestructura aeroportuaria: característica y condición de aeródromos, aeropuertos, altipuertos, campos de aviación, helipuertos e hidropuertos.

r) Manual del aeropuerto: documento, esencial para la emisión del certificado de aeropuerto, que contiene, de conformidad con las especificaciones de la presente ley, la información que permite comprobar que un aeropuerto y sus respectivas instalaciones, servicios, equipamientos, sistemas y procedimientos operacionales se ajustan a lo dispuesto en la presente ley, y que certifica su adecuación para las operaciones de aeronave propuestas.

s) Obstáculo: cualquier objeto fijo, temporal o permanente, o móvil, o sus partes, situado en un área destinada al movimiento de aeronaves en superficie o que sobresale de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves durante el vuelo.

t) Operador: la persona física o jurídica que transporta por vía aérea personas, correo o carga con origen en un aeropuerto, aeródromo o helipuerto y destino a otros.

u) Pasajeros: los usuarios que utilizan una infraestructura aeroportuaria para coger un vuelo y ser transportados desde un punto de origen hasta uno de destino.

v) Pista: el área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y despegue de aeronaves.

w) Pista de vuelo por instrumentos: la pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación por medio de instrumentos.

x) Pista de vuelo visual: la pista destinada a las operaciones de aeronaves que utilizan procedimientos de aproximación visuales.

y) Plataforma: el área definida, en un aeródromo terrestre, para dar cabida a las aeronaves durante las operaciones de embarque y desembarco de personas, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

z) Seguridad operacional: el estado en que el riesgo de lesiones a personas o daños a bienes se reduce y mantiene a un nivel aceptable, o por debajo, mediante un continuo proceso de identificación de peligros y gestión de riesgos.

a') Servicio de asistencia en tierra: el conjunto de servicios prestados a los usuarios en una infraestructura aeroportuaria, tales como los de asistencia a personas, equipajes, aeronave o carga.

b') Servidumbre aeronáutica: la limitación legal que se impone al derecho de propiedad del suelo que rodea a las infraestructuras aeroportuarias, con objeto de garantizar su seguridad y la del tránsito aéreo. Puede ser de aeropuerto, aeródromo o helipuerto, de operación de aeronaves, de radioayudas a la navegación y acústicas.

c') Sistema de gestión de la seguridad operacional (SGS): el sistema, específico para cada aeropuerto, que detalla la estructura orgánica, responsabilidades, procedimientos, procesos y disposiciones que el gestor certificado aplica en materia de seguridad aeronáutica y que permite utilizar el aeropuerto de forma segura.

d') Titular: la persona física o jurídica propietaria de la infraestructura aeroportuaria.

e') Transporte aéreo: el traslado de los pasajeros, equipaje, correo o carga entre una infraestructura aeroportuaria de origen y otra de destino llevado a cabo por un operador por medio de una remuneración.

f') Usuarios: las personas que utilizan las infraestructuras aeroportuarias como pasajeros o clientes de los servicios que en ellos se prestan.

g') Zona de servicio: el espacio necesario para el desarrollo de una infraestructura aeroportuaria, constituido por el espacio destinado a las actividades aeronáuticas, servicios aeroportuarios y actividades complementarias de naturaleza terciaria, industrial, hotelera, lúdica o de servicios que tienen que mejorar el funcionamiento de la infraestructura, así como por los espacios que garantizan su futura expansión.

h') Zona libre de obstáculos: el área rectangular definida en el terreno o en el agua y que permanece bajo el control de la autoridad competente, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altitud especificada.

CAPÍTULO II

Planificación territorial, sectorial y urbanística

Sección primera. Planificación sectorial

Artículo 4. *Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos.*

1. El Gobierno planifica las infraestructuras aeroportuarias de Cataluña por medio del departamento competente en materia aeroportuaria de conformidad con los principios y objetivos que el planeamiento territorial establece en esta materia.

2. El Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos tiene naturaleza de plan territorial sectorial de conformidad con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial y recoge, en el marco de las redes europeas e internacionales, la red básica de las infraestructuras aeroportuarias de Cataluña necesarias para alcanzar el grado de accesibilidad y conectividad de todo el territorio de Cataluña adaptado a los estándares del momento, así como para servir como herramienta de promoción de la actividad económica.

3. La elaboración del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos corresponde al departamento competente en materia aeroportuaria y requiere un estudio de todas las infraestructuras aeroportuarias existentes; la evaluación de la demanda potencial disponible, de acuerdo con las tendencias del momento, las oportunidades económicas y el desarrollo potencial del transporte aéreo, y un estudio del impacto global de las infraestructuras del sector aeronáutico en la economía catalana, que tenga en cuenta la perspectiva de género y los objetivos de movilidad sostenible, con el fin de detectar las necesidades de las infraestructuras existentes y futuras y definir su estrategia.

4. En la tramitación del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos, y en un plazo mínimo de tres meses, debe abrirse un período de información pública durante el cual deben solicitarse informes a los ministerios competentes en materia de navegación aérea, que tienen carácter vinculante en cuanto a las materias de su competencia; a los departamentos de la Generalidad cuyas competencias puedan verse afectadas; a las entidades representativas de los entes locales; a las entidades territoriales y medioambientales que, por razón del territorio, puedan verse afectadas; a las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, y a los organismos y entidades representativas del sector aeroportuario.

5. Si una vez transcurrido el plazo a que se refiere el apartado 4, las administraciones y entidades que en él se mencionan no han enviado los correspondientes informes al departamento competente en materia aeroportuaria, se entiende que puede continuar la tramitación del procedimiento.

6. El Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos debe someterse al trámite de evaluación ambiental, de acuerdo con lo establecido por la legislación sectorial de aplicación.

7. El Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos es aprobado por el Gobierno, a propuesta del consejero o consejera competente en materia aeroportuaria.

8. El Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos debe fijar su vigencia y el procedimiento para su revisión. En este sentido, para el supuesto de revisión anticipada,

total o parcial, es preciso acreditar las circunstancias que la han motivado, que en cualquier caso han de responder al interés público.

Sección segunda. Plan director urbanístico aeroportuario

Artículo 5. Objeto y naturaleza.

1. Los aeropuertos y los aeródromos de uso público deben disponer de un plan director urbanístico aeroportuario que delimite y defina su zona de servicio. Los aeródromos de uso restringido especializados deben disponer de un plan director urbanístico aeroportuario, en los casos en que lo determine el departamento competente en materia aeroportuaria, si las características del aeródromo o el volumen y la tipología de las operaciones que se realizan en el mismo lo hacen necesario.

2. El Plan director urbanístico aeroportuario califica la zona de servicio como sistema general aeroportuario de titularidad pública o privada, según corresponda, incluye las servidumbres aeronáuticas y las limitaciones derivadas de dichas servidumbres que afectan a los terrenos del entorno, lo ordena detalladamente y detalla las condiciones que deben respetarse en su funcionamiento.

3. El Plan director urbanístico aeroportuario tiene naturaleza urbanística y también de plan aeroportuario. En todo lo no regulado expresamente por la presente ley, es de aplicación el régimen jurídico y las determinaciones de los planes directores urbanísticos, de conformidad con la normativa vigente en materia de urbanismo en Cataluña.

Artículo 6. Procedimiento de elaboración, tramitación y aprobación.

1. La formulación del Plan director urbanístico aeroportuario corresponde a la Administración de la Generalidad.

2. El consejero o consejera competente en materia aeroportuaria, en el supuesto de aeropuertos y aeródromos de titularidad de la Administración de la Generalidad, previa consulta por el plazo de un mes al ayuntamiento o ayuntamientos afectados por las servidumbres aeronáuticas de la instalación sobre los objetivos y propósitos de la iniciativa y previo informe de la Comisión de Urbanismo de Cataluña, acuerda la formulación de los planes directores urbanísticos aeroportuarios y encarga su redacción a Aeropuertos de Cataluña, que, a su vez, en el proceso de redacción, debe garantizar la participación de los citados ayuntamientos.

3. Los entes locales pueden presentar propuestas para la formulación de planes directores urbanísticos aeroportuarios para aeropuertos y aeródromos de su titularidad. Dichas propuestas han de incorporar una memoria justificativa del interés del proyecto y de su viabilidad técnica, económica y con relación a los usos existentes o previstos en el entorno; planos de emplazamiento y delimitación del ámbito objeto de la propuesta, y un avance de la propuesta de ordenación. En el plazo de tres meses a contar desde la presentación de la propuesta, el consejero o consejera competente en materia aeroportuaria, previo informe, si procede y en el plazo de un mes, del resto de ayuntamientos afectados por las servidumbres aeronáuticas de la instalación y de la Comisión de Urbanismo de Cataluña, debe decidir si asume la iniciativa y debe determinar a quién corresponde su elaboración. Si una vez transcurrido este plazo el departamento competente en materia aeroportuaria no ha notificado la resolución adoptada al respecto, se entiende que no asume la iniciativa.

4. Las personas físicas o jurídicas privadas pueden presentar propuestas para la formulación de planes directores urbanísticos aeroportuarios para aeropuertos y aeródromos de titularidad privada. La propuesta debe incluir un informe del ayuntamiento o ayuntamientos afectados por las servidumbres aeronáuticas de la instalación, emitido a petición de la persona física o jurídica privada. Una vez emitido el informe, puede presentarse la propuesta, que ha de incorporar una memoria justificativa del interés del proyecto y de su viabilidad técnica, económica y con relación a los usos existentes o previstos en el entorno; planos de emplazamiento y delimitación del ámbito objeto de la propuesta, y un avance de la propuesta de ordenación. En el plazo de tres meses a contar desde la presentación de la propuesta, el consejero o consejera competente en materia aeroportuaria, previo informe, si procede y en el plazo de un mes, de los ayuntamientos afectados por las servidumbres aeronáuticas de la instalación y de la Comisión de

Urbanismo de Cataluña, debe decidir si asume la iniciativa y debe determinar a quién corresponde su elaboración. Si una vez transcurrido este plazo el departamento competente en materia aeroportuaria no ha notificado la resolución adoptada al respecto, se entiende que no asume la iniciativa; si la resolución desestima la propuesta presentada, debe contener los motivos de dicha denegación.

5. La aprobación inicial y la aprobación definitiva de los planes directores urbanísticos aeroportuarios corresponden al consejero o consejera competente en materia aeroportuaria. Una vez se haya acordado su aprobación inicial, se somete a un trámite de información pública por un plazo mínimo de cuarenta y cinco días. Simultáneamente al trámite de información pública, el Plan se somete al informe de la autoridad aeronáutica del Estado, que tiene carácter vinculante en cuanto a las materias de su competencia, de los departamentos de la Generalidad de Cataluña interesados, de los ayuntamientos afectados por las servidumbres aeronáuticas de la instalación y de las entidades y asociaciones afectadas por razón de sus objetivos sectoriales. También debe informarse a las personas interesadas de que se tenga conocimiento en esta fase del procedimiento.

6. El Plan director urbanístico aeroportuario debe someterse al trámite de evaluación ambiental propio de los planes directores urbanísticos, de acuerdo con lo establecido por la legislación sectorial aplicable, y debe tener en cuenta la evaluación ambiental del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos.

Artículo 7. Documentación de los planos.

El Plan director urbanístico aeroportuario, con independencia de la titularidad de los aeropuertos y aeródromos, debe contener la siguiente documentación:

a) Un estudio técnico que acredite la viabilidad aeronáutica de la ubicación de la infraestructura aeroportuaria y describa sus posibles servidumbres aeronáuticas.

b) Un estudio detallado que justifique la configuración de la infraestructura aeroportuaria dada la demanda esperada.

c) Una memoria económica y social que valore el impacto económico del proyecto sobre el territorio; que identifique las oportunidades de desarrollo económico que pueden derivarse de la ejecución del Plan director; que prevea la cuenta de explotación y el balance de la infraestructura en los cinco primeros años de funcionamiento, y que presente un análisis de los costes con relación a los beneficios, que integre la perspectiva de género, para la población del área de influencia de la ejecución del proyecto.

d) Un informe de sostenibilidad ambiental, con la amplitud y el nivel de detalle que determine el órgano ambiental, que debe tener en cuenta la evaluación del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos en materia medioambiental.

e) Un estudio de evaluación de la movilidad generada en los términos que establece el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada.

f) La ordenación detallada del suelo, con especial mención de los usos admisibles en la zona de servicio con el nivel de detalle propio de un plan urbanístico derivado, así como la concreción del trazado y características de las obras de urbanización.

g) Las comunicaciones terrestres necesarias para asegurar el adecuado acceso a la infraestructura y la conectividad con el resto del territorio.

h) Los planes de información y ordenación.

i) Las normas necesarias para la ejecución del Plan.

j) El resto de documentos que se determinen reglamentariamente.

Artículo 8. Efectos de los planes directores.

La aprobación del Plan director urbanístico aeroportuario de una infraestructura de titularidad pública comporta la declaración de utilidad pública, a los efectos de su expropiación, de los bienes y de los derechos de titularidad privada situados dentro de la zona de servicio, siempre y cuando dicho Plan director establezca el sistema de actuación por expropiación.

Artículo 9. *Adaptación del planeamiento urbanístico.*

El planeamiento que resulte afectado por las determinaciones de un Plan director urbanístico aeroportuario debe adaptarse a los plazos que este establezca.

CAPÍTULO III

Organización administrativa aeroportuaria de Cataluña

Sección primera. Competencias aeroportuarias

Artículo 10. *Competencias.*

1. El Gobierno establece la política aeroportuaria de Cataluña de conformidad con lo que determinan la presente ley y las normas que la desarrollan.

2. Corresponden al departamento competente en materia aeroportuaria las siguientes funciones:

a) Elaborar y aprobar la planificación estratégica de las infraestructuras aeroportuarias de Cataluña.

b) Desarrollar, aprobar sus proyectos y, eventualmente, llevar a cabo la construcción, el mantenimiento y la conservación de las infraestructuras aeroportuarias de Cataluña.

c) Llevar a cabo la ordenación general de las infraestructuras de transporte aéreo y elaborar la normativa necesaria para desarrollarlas correctamente.

d) Participar, con los trámites previos establecidos en la normativa de aplicación, en los organismos de alcance supraautonómico que cumplen funciones con relación a las infraestructuras aeroportuarias de titularidad estatal ubicadas en Cataluña.

e) Otorgar las autorizaciones y certificados que establece la presente ley para el ejercicio de las actividades que regula.

f) Definir o supervisar el régimen tarifario de aplicación y los cánones para la utilización de las infraestructuras aeroportuarias.

g) Formular, tramitar y aprobar los planes directores urbanísticos aeroportuarios.

h) Ordenar y garantizar la prestación de los servicios aeroportuarios.

i) Llevar a cabo la inspección de las infraestructuras aeroportuarias.

j) Aplicar el régimen sancionador en materia aeroportuaria.

k) Ejercer la potestad expropiatoria en materia aeroportuaria, de acuerdo con la normativa vigente sobre expropiación forzosa.

l) **(Derogado).**

m) Aprobar la forma concreta de gestión de cada una de las infraestructuras aeroportuarias de la Generalidad.

n) Cumplir las otras que le atribuyan la presente ley o las normas que la desarrollan.

o) Promocionar y defender las infraestructuras aeroportuarias.

p) Fomentar el transporte aéreo en las infraestructuras aeroportuarias situadas en el territorio de Cataluña, incidiendo directamente en este transporte o en las actividades económicas que puedan generar sinergias.

Sección segunda. Aeropuertos de Cataluña

Artículos 11 a 25.

(Derogados).

CAPÍTULO IV

Régimen jurídico de las infraestructuras y actividades aeroportuarias

Sección primera. Actividades y obras en la zona de servicio

Artículo 26. *Actividades en la zona de servicio.*

1. En la zona de servicio de los aeropuertos y aeródromos pueden emplazarse instalaciones y edificios destinados, entre otras, a actividades complementarias, comerciales, de servicios, industriales, logísticas, hoteleras, de investigación, de formación, lúdicas, y a tareas y actividades de información, difusión y comercialización turística, siempre y cuando la localización de dichos usos e instalaciones dentro de estas infraestructuras aeroportuarias esté justificada o sea conveniente con relación al tránsito aeroportuario y a la correcta interacción de la infraestructura con el territorio que la rodea.

2. En la zona de servicio pueden ubicarse las instalaciones y servicios necesarios para la promoción y la práctica de actividades vinculadas con el espacio y el turismo espacial o relacionados con ellas.

Artículo 27. *Ejecución de obras.*

1. Las obras de construcción, reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de los aparcamientos vinculados, que se desarrollen dentro del ámbito del Plan director urbanístico aeroportuario por el departamento competente en materia aeroportuaria, por Aeropuertos de Cataluña o las entidades de que se sirva para la gestión de las infraestructuras de titularidad de la Generalidad, o por los entes locales, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal, sin perjuicio del informe que han de emitir los ayuntamientos en cuyo territorio se ejecuten, con el objetivo de controlar su adecuación al planeamiento urbanístico. Dicho informe ha de ser emitido en el plazo de un mes desde la presentación de la documentación pertinente, y en el supuesto de que no se emita pueden proseguirse las actuaciones.

2. En cualquier caso, las obras y actividades complementarias terciarias, comerciales, hoteleras, de investigación, de formación o lúdicas, que tanto Aeropuertos de Cataluña como las entidades de que se sirve para la gestión de las infraestructuras o terceros sobre la base de una autorización o concesión llevan a cabo en el aeropuerto y su zona de servicio quedan sometidas a licencia urbanística y a las licencias administrativas de primera utilización, funcionamiento o apertura.

3. En el caso de los aeropuertos y aeródromos de titularidad privada, tanto las obras de infraestructura y superestructura como las edificaciones quedan sometidas a la licencia municipal previa, de acuerdo con la legislación urbanística.

Sección segunda. Aeropuertos y aeródromos

Artículo 28. *Establecimiento de aeropuertos y aeródromos.*

1. En el marco de lo que prevé el Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos, pueden promover el establecimiento de aeropuertos y aeródromos los siguientes agentes:

a) La Administración de la Generalidad, por medio de la entidad Aeropuertos de Cataluña.

b) Las entidades locales.

c) Las personas físicas o jurídicas privadas que tengan nacionalidad española o de alguno de los estados miembros de la Unión Europea, siempre y cuando cumplan las condiciones de solvencia que se concreten reglamentariamente.

2. El establecimiento de los aeropuertos y aeródromos requiere la aprobación previa del Plan director urbanístico aeroportuario que lo ampare.

Artículo 29. *Proyectos de aeropuertos y aeródromos de titularidad de la Generalidad.*

1. El establecimiento, las ampliaciones y las modificaciones relevantes de aeropuertos requiere la redacción de un anteproyecto y de un proyecto constructivo.

2. Se consideran modificaciones relevantes de una infraestructura aeroportuaria, a los efectos de lo establecido en el apartado 1, los siguientes supuestos:

- a) La transformación de un aeródromo en aeropuerto.
- b) El cambio de clave de referencia de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- c) La conversión de la pista de vuelo visual en instrumental.
- d) El incremento sustancial de las superficies edificadas.
- e) El resto de supuestos en que la Administración competente lo establezca, de forma motivada, para la aprobación del proyecto.

3. El establecimiento y ampliación de aeródromos requiere únicamente la redacción de un proyecto constructivo, salvo que, por sus dimensiones, haya que redactar un anteproyecto.

4. El anteproyecto debe contener la documentación que requiere la Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública, y, además, la siguiente:

- a) La acreditación de la compatibilidad de la instalación con relación al espacio aéreo y la seguridad aérea, emitida por la autoridad aeronáutica estatal, y la compatibilidad con la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico municipal.
- b) Las condiciones técnicas, de manera especial las relativas a la zona de servicio, sobre servidumbres aeronáuticas, instalaciones y dimensiones de las superficies delimitadoras de obstáculos exigibles por la normativa de aplicación en esta materia.
- c) El contenido del plan de autoprotección, tal y como establece la Ley 4/1997, de 20 de mayo, de protección civil de Cataluña, y las medidas de seguridad contra incendios de conformidad con la normativa aplicable.
- d) El resto de documentos que se determinen reglamentariamente.

5. Los proyectos constructivos han de tener en cuenta la incidencia de las obras aeroportuarias en las zonas inmediatas, el impacto de estas obras sobre el territorio y el estudio sobre la accesibilidad de las instalaciones.

6. El procedimiento para tramitar y aprobar los anteproyectos y proyectos constructivos debe ajustarse a lo que determina la Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública, y deben redactarse los informes que la legislación sectorial de aplicación establezca.

7. Corresponde al consejero o consejera competente en materia aeroportuaria la aprobación definitiva de los anteproyectos y proyectos que comporten la construcción de aeropuertos y aeródromos nuevos, así como la de los proyectos de ampliación o modificación relevante de los existentes.

Artículo 30. *Autorización de construcción, modificación o ampliación de los aeropuertos y aeródromos de titularidad de las entidades locales.*

1. El departamento competente en materia aeroportuaria, previa presentación de una solicitud, debe autorizar la construcción, modificación o ampliación de los aeropuertos y aeródromos que lleven a cabo las entidades locales.

2. La solicitud de autorización a que se refiere el apartado 1 debe acompañarse de la siguiente documentación:

- a) Un proyecto constructivo que describa las instalaciones proyectadas, que contenga los documentos que requiere la Ley 3/2007, de 4 de julio, de la obra pública, y que se ajuste a lo que establece la legislación sectorial de aplicación.
- b) Un estudio de impacto ambiental, cuando sea preceptivo, o bien un documento de certificación ambiental del proyecto que permitan que el órgano competente en materia medioambiental pueda determinar si la actuación queda sujeta a la evaluación de impacto ambiental.
- c) El resto de documentos que se determinen reglamentariamente.

3. La solicitud de autorización, junto con toda la preceptiva documentación, debe someterse a informe, por un plazo de dos meses, de los departamentos de la Administración de la Generalidad afectados por razón de sus competencias sectoriales, de la autoridad aeronáutica del Estado, de los ayuntamientos afectados, así como de las entidades y particulares que puedan verse afectados por la instalación. Si una vez transcurrido este plazo

desde la notificación de solicitud de informe no hay un pronunciamiento expreso en sentido opuesto, se considera que el sentido del informe es favorable.

4. La solicitud de autorización a que se refiere el apartado 3 también debe someterse a informe de la Administración general del Estado, que tiene carácter vinculante en cuanto a las materias de su competencia.

5. La resolución de una solicitud de autorización debe dictarse y notificarse en un plazo de dos meses desde el momento en que se disponga de todos los informes indicados en el apartado 3 o desde el momento en que haya transcurrido el plazo para su emisión, y ha de especificar las prescripciones a que deben ajustarse la instalación aeroportuaria y su funcionamiento. Si una vez transcurrido este plazo no se ha dictado y notificado la resolución, se considera que la solicitud ha sido desestimada.

Artículo 31. *Puesta en funcionamiento de los aeropuertos y aeródromos de titularidad de las entidades locales.*

1. La puesta en funcionamiento de un aeropuerto o un aeródromo de titularidad de las entidades locales requiere su previa comunicación a la dirección general u órgano competente en materia aeroportuaria.

2. La comunicación a que se refiere el apartado 1 debe acompañarse de un certificado final de obra o instalación, suscrito por un técnico o técnica competente y visado por el correspondiente colegio profesional, del informe de carácter vinculante de la Administración general del Estado en cuanto a las materias de su competencia, y del resto de certificaciones o autorizaciones que requiera la legislación sectorial vigente.

3. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede llevar a cabo las comprobaciones que estime oportunas para constatar que lo que ha sido ejecutado cumple las condiciones y requerimientos impuestos en la autorización de establecimiento.

4. Si en el periodo de dos meses desde la comunicación de la puesta en funcionamiento de una instalación aeroportuaria no hay un pronunciamiento expreso en sentido opuesto, la nueva instalación, ampliación o modificación pueden ponerse en funcionamiento.

Artículo 32. *Cierre de aeropuertos y aeródromos de titularidad de las entidades locales.*

1. El cierre de los aeropuertos o aeródromos de titularidad de las entidades locales requiere, previa tramitación del procedimiento que se establezca reglamentariamente, la autorización previa del departamento competente en materia aeroportuaria, que puede adoptar las medidas oportunas para asegurar la continuidad de la instalación.

2. El cierre debe anotarse en el Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña y comunicarse en los términos que determina el artículo 43 de la presente ley.

Artículo 33. *Régimen jurídico de los aeropuertos y aeródromos de titularidad privada.*

1. La construcción, modificación o ampliación de los aeropuertos y aeródromos que lleven a cabo las personas físicas o jurídicas privadas se someten al mismo régimen que establecen los artículos 30, 31 y 32 para las infraestructuras de iniciativa de los entes locales, con las particularidades que determina el presente artículo.

2. Una vez obtenidas las pertinentes autorizaciones, la persona física o jurídica responsable de la ejecución de las obras debe comunicar a los ayuntamientos afectados, con una antelación mínima de diez días, el inicio de las obras.

3. La puesta en funcionamiento de un aeropuerto o un aeródromo de titularidad privada requiere la autorización de la dirección general o del órgano competente en materia aeroportuaria.

4. La solicitud de autorización debe acompañarse de un certificado final de obra o instalación, suscrito por un técnico o técnica competente y visado por el correspondiente colegio profesional.

5. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede llevar a cabo las comprobaciones que estime oportunas para constatar que lo que ha sido ejecutado cumple las condiciones y requerimientos impuestos en la autorización de establecimiento.

6. La autorización para la puesta en funcionamiento de una instalación aeroportuaria de titularidad privada debe formularse en el período de dos meses desde su solicitud. Si una

vez transcurrido dicho plazo no hay un pronunciamiento expreso en sentido opuesto, la nueva instalación, ampliación o modificación puede ponerse en funcionamiento.

7. El cierre de los aeropuertos y aeródromos de titularidad privada se rige por las disposiciones aplicables a las infraestructuras de titularidad de los entes locales.

Artículo 34. Transmisión.

1. La transmisión de los aeropuertos y aeródromos de titularidad de los entes locales o privada, o de las autorizaciones que habiliten su puesta en funcionamiento, debe ser previamente comunicada a la Generalidad, y aportarse la documentación que se determine reglamentariamente.

2. El departamento competente en materia aeroportuaria, directamente o por medio de aeropuertos de Cataluña, tiene derecho de tanteo y retracto con relación a cualquier negocio jurídico que comporte la transmisión de un aeropuerto o un aeródromo de titularidad privada.

3. La transmisión debe anotarse en el Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña y comunicarse en los términos que determina el artículo 43 de la presente ley.

4. El titular de la infraestructura, a efectos de lo que establece el apartado 2, debe notificar al departamento competente en materia aeroportuaria su propósito de enajenarla y exponer los elementos esenciales de la transmisión, con expresión del precio, para que el departamento, en el plazo de tres meses, exprese la voluntad o no de ejercer el derecho de tanteo.

5. Si el titular no lleva a cabo la notificación a que hace referencia el apartado 4, el departamento competente en materia aeroportuaria puede ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses desde la fecha en que haya tenido conocimiento de la transmisión.

Sección tercera. Helipuertos y campos de aviación

Artículo 35. Clasificación.

1. Los helipuertos y campos de aviación, tanto los de titularidad pública como los de titularidad privada, se clasifican, según el régimen de utilización, en instalaciones de uso público y de uso privado.

2. Son instalaciones de uso público los helipuertos o los campos de aviación abiertos a cualquier operador por cuya utilización puede percibirse un precio o remuneración.

3. Son instalaciones de uso privado los helipuertos o los campos de aviación a los cuales sólo tienen acceso sus titulares o los operadores específicamente autorizados.

Artículo 36. Autorización.

1. El establecimiento, modificación y ampliación de helipuertos permanentes y campos de aviación requieren la autorización previa de la dirección general o del órgano competente en materia aeroportuaria.

2. La autorización para el establecimiento, modificación y ampliación de helipuertos permanentes y campos de aviación debe fijar las condiciones necesarias para garantizar su desarrollo y funcionamiento adecuados.

Artículo 37. Solicitud.

La solicitud para el establecimiento, modificación o ampliación de helipuertos permanentes y de campos de aviación debe acompañarse de uno proyecto de establecimiento que debe incorporar la siguiente documentación:

a) Un documento acreditativo de la libre disposición del terreno.

b) Un estudio de impacto ambiental, cuando sea preceptivo, o bien un documento de certificación ambiental del proyecto que permitan que el órgano competente en materia medioambiental pueda determinar si la actuación queda sujeta a la evaluación de impacto ambiental.

c) La licencia municipal.

d) Una póliza de seguro de responsabilidad civil que responda de los daños que puedan producirse como consecuencia del funcionamiento del helipuerto o del campo de aviación.

e) Un proyecto constructivo redactado por un facultativo o facultativa competente en materia aeronáutica, que debe constar de los siguientes documentos:

Primero. Una memoria técnica que describa la instalación y defina sus áreas de protección y las superficies delimitadoras de obstáculos.

Segundo. Planos de localización del emplazamiento a escala 1:200.000 y una topografía que represente la infraestructura a escala 1:50.000.

Tercero. Planos de las áreas de protección y de las superficies delimitadoras de obstáculos.

Cuarto. El plano general de la instalación.

f) El manual de actuaciones adecuado de acuerdo con la tipología del helipuerto o del campo de aviación.

g) Una declaración del grado de cumplimiento de los métodos y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

h) El certificado de compatibilidad con relación al espacio aéreo de la instalación proyectada emitido por el órgano competente en materia de aviación civil.

Artículo 38. Resolución.

1. La resolución de la solicitud para el establecimiento, modificación o ampliación de helipuertos permanentes y campos de aviación debe dictarse y notificarse en un plazo de seis meses a contar desde el día de la presentación de la solicitud y tiene que incorporar todas las prescripciones necesarias para llevar a cabo la instalación aeroportuaria y ajustar su funcionamiento. Si una vez transcurrido dicho plazo la dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria no ha dictado y notificado la resolución, se considera que la solicitud ha sido estimada.

2. La autorización de construcción, modificación o ampliación de un helipuerto permanente o de un campo de aviación no habilita para la prestación ni para el mantenimiento de los servicios de suministro de combustible, que se rigen por la normativa específica.

Artículo 39. Puesta en funcionamiento.

1. La puesta en funcionamiento de un helipuerto permanente o de un campo de aviación requiere la autorización de la dirección general o del órgano competente en materia aeroportuaria.

2. La solicitud de autorización para la puesta en funcionamiento debe ir acompañada de un certificado final de obra o instalación, suscrito por un técnico o técnica competente y visado por el correspondiente colegio profesional.

3. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede llevar a cabo las comprobaciones que estime oportunas para constatar que lo que ha sido ejecutado cumple las condiciones y requerimientos impuestos en la autorización de establecimiento.

4. La resolución de autorización de puesta en funcionamiento debe producirse en un período de dos meses desde la fecha de la solicitud. Si una vez transcurrido dicho plazo no hay un pronunciamiento expreso en sentido opuesto, se entiende que la instalación, la ampliación o la modificación pueden ponerse en funcionamiento.

Artículo 40. Cambio de titularidad.

1. El cambio de titularidad de un helipuerto permanente o de un campo de aviación requiere la autorización previa del órgano correspondiente del departamento competente en materia aeroportuaria. Si en el plazo de tres meses desde su presentación no se ha resuelto de forma expresa ni se ha notificado la resolución, se entiende que la solicitud ha estado estimada.

2. La solicitud de cambio de titularidad de un helipuerto permanente o de un campo de aviación debe ser presentada conjuntamente por el titular y la persona o entidad en cuyo favor se pretende hacer el cambio de titularidad, acompañada de la documentación acreditativa del correspondiente acuerdo.

Artículo 41. *Cierre de helipuertos permanentes y campos de aviación.*

1. El cierre de helipuertos permanentes y campos de aviación debe comunicarse con tres meses de antelación al órgano correspondiente del departamento competente en materia aeroportuaria.

2. El órgano correspondiente del departamento competente en materia aeroportuaria puede adoptar las medidas oportunas para asegurar la continuidad de la instalación.

Artículo 42. *Aeródromos eventuales (incluidos helipuertos y campos de aviación).*

1. El establecimiento de un aeródromo, helipuerto o campo de aviación eventual debe comunicarse al departamento competente en materia aeroportuaria mediante la presentación de una declaración responsable del operador y del propietario de la superficie.

2. La declaración responsable formulada por el operador y por el propietario de la superficie acredita el deber de los mismos de disponer de las autorizaciones pertinentes de conformidad con la normativa aplicable y debe fijar el plazo en el que el aeródromo estará operativo.

Artículo 42 bis.

(Derogado).

Sección cuarta. Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña

Artículo 43. *Registro de infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña.*

1. El Departamento competente en materia aeroportuaria ha de introducir en el Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña la información técnica aeronáutica que se determine reglamentariamente correspondiente a cada una de las instalaciones existentes.

2. El Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña, que es de público acceso, debe contener, en cualquier caso, la información relativa al titular, cambios de titularidad, coordenadas geográficas, características y régimen de utilización de las instalaciones y, si procede, la relativa al cierre de la instalación.

3. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria debe comunicar a la Dirección General de Aviación Civil las inscripciones que figuren en el Registro de Infraestructuras Aeroportuarias de Cataluña para que puedan publicarse en el servicio de información aeronáutica, tanto en el ámbito estatal como en el internacional.

CAPÍTULO V

Gestión de los aeropuertos y los aeródromos

Artículo 44. *Formas de gestión.*

1. Los aeropuertos y aeródromos de titularidad de la Administración de la Generalidad y de los entes locales se gestionen en cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta que establece la legislación en materia de contratos del sector público.

2. Los aeropuertos y aeródromos de titularidad privada son gestionados por sus respectivos propietarios, con sujeción a las condiciones fijadas en la correspondiente autorización y en el Plan director urbanístico aeroportuario.

3. La gestión de los aeropuertos y los aeródromos de titularidad de la Generalidad corresponde al departamento competente en materia aeroportuaria, directamente o a través de una entidad adscrita.

4. A efectos de lo que se establece en el apartado 3, y de acuerdo con lo que determine la normativa aplicable a la empresa pública catalana, pueden crearse sociedades mercantiles que gestionen los aeropuertos y los aeródromos.

5. Las sociedades gestoras de aeropuertos y aeródromos, a efectos de lo que se establece en el apartado 4, deben estar integradas por la Generalidad, directamente o a través de las entidades de las que se sirva para la gestión de dichas infraestructuras, con una participación mayoritaria, y por los demás entes públicos con vinculación al ámbito territorial de implantación de la infraestructura.

6. En cualquier caso, a efectos de lo que establece el apartado 4, debe preverse la participación, en la sociedad gestora del aeropuerto o del aeródromo, de los entes locales correspondientes y de las corporaciones de derecho público con incidencia en el ámbito territorial de la infraestructura.

7. Los aspectos concretos de la gestión de cada aeropuerto y aeródromo y, muy especialmente, los relativos al régimen tarifario deben determinarse de forma que se garantice la competencia entre las distintas infraestructuras aeroportuarias.

8. Las sociedades gestoras, de conformidad con lo que determina el apartado 1, pueden explotar los aeropuertos y aeródromos directamente o bien por medio de las formas de gestión indirecta que establece la legislación aplicable en materia de contratos del sector público.

Artículo 45. Obligaciones del gestor.

1. El gestor de un aeropuerto debe cumplir las obligaciones que establece esta ley y, específicamente, las que determina el presente capítulo, sin perjuicio del cumplimiento del resto de obligaciones que establece la legislación sectorial.

2. El gestor de un aeródromo debe garantizar el correcto funcionamiento y la seguridad de la infraestructura, en los términos que se determinen reglamentariamente.

Artículo 46. Prestación de servicios de asistencia en tierra.

1. Los servicios de asistencia en tierra pueden ser prestados directamente por el mismo gestor aeroportuario o por un prestador habilitado a dicho efecto.

2. La prestación de servicios de asistencia en tierra requiere la obtención de una habilitación previa del departamento competente en materia de aeropuertos, de acuerdo con los criterios de solvencia técnica y económica y el procedimiento que ha de establecerse reglamentariamente.

Artículo 47. El certificado de aeropuerto.

1. El certificado de aeropuerto es la autorización administrativa, expedida por el departamento competente en materia aeroportuaria al gestor de un aeropuerto, en virtud de la cual el gestor queda facultado para llevar a cabo operaciones de transporte aéreo en dicho aeropuerto mientras se mantengan las condiciones establecidas en el certificado.

2. El gestor de un aeropuerto debe disponer de un certificado, expedido en los términos que establece este capítulo, que acredite su aptitud como gestor y la del aeropuerto, para poder aceptar operaciones de transporte aéreo en los términos especificados en el mismo documento y en la presente ley.

3. El certificado de aeropuerto a que se refiere el apartado 2 es un requisito previo para la apertura al tráfico de los aeropuertos de nueva construcción o de los que estén abiertos al tráfico en el momento de la entrada en vigor de la presente ley y deban poner en marcha nuevas pistas de vuelo.

4. Corresponde a la dirección general o al órgano competente en materia aeroportuaria informar sobre el certificado de aeropuerto, otorgarlo, modificarlo, revocarlo o renovarlo, así como conceder las exenciones que se regulan en este capítulo.

Artículo 48. Obligaciones generales del gestor certificado.

El gestor certificado de un aeropuerto debe asegurar la continuidad del uso del aeropuerto en las condiciones de seguridad operacional establecidas de conformidad con la presente ley y debe garantizar el cumplimiento del resto de obligaciones que determina la legislación de aplicación y, en particular, las siguientes:

- a) Cumplir las normas técnicas de aeropuertos y los requisitos de la presente ley.
- b) Disponer de la autorización previa de la dirección general o del órgano competente en materia aeroportuaria para llevar a cabo o permitir que se hagan en el aeropuerto y en sus instalaciones los cambios que puedan afectar a las condiciones de otorgamiento del certificado de aeropuerto.
- c) Asegurar el continuo cumplimiento de las condiciones contenidas en el correspondiente certificado de aeropuerto.

d) Exigir a los proveedores de servicios del aeropuerto que cumplan los requisitos y procedimientos que establecen el certificado de aeropuerto y el manual del aeropuerto, y velar por su mantenimiento.

e) Mantener la capacidad profesional y la organización necesaria para garantizar la seguridad operacional del aeropuerto.

f) Gestionar los servicios del aeropuerto, y las instalaciones, sistemas y equipamientos que lo componen, de conformidad con los procedimientos establecidos en el manual del aeropuerto y los requisitos establecidos en la presente ley.

g) Cooperar y actuar de forma coordinada con el proveedor de servicios de navegación aérea en todo aquello relacionado con la seguridad operacional en el ámbito de las respectivas competencias.

h) Someterse a todas las actividades inspectoras que ordenen la dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria, y colaborar al buen fin de dichas inspecciones.

i) Contar con medios humanos, materiales y técnicos adecuados para desarrollar y aplicar procedimientos programados de verificación y control del cumplimiento de las reglas técnicas y de seguridad operacional de aplicación a las actividades y servicios que se llevan a cabo en el aeropuerto certificado en el ámbito de la presente ley.

Artículo 49. *Requisitos para mantener en vigor el certificado de aeropuerto.*

Para mantener en vigor el certificado de aeropuerto deben cumplirse los siguientes requisitos:

a) El aeropuerto y las instalaciones, servicios, sistemas y equipamientos que lo componen deben ajustarse a lo que disponen la presente ley y las normas técnicas de aeropuertos vigentes en cada momento.

b) El gestor debe tener el manual de aeropuerto correspondiente aprobado en el acto de la certificación y debe mantenerlo para que, tanto en la forma como en el contenido, cumpla lo dispuesto en la presente ley.

c) El gestor debe establecer y mantener los procedimientos de operación del aeropuerto para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves, en los términos que establece la presente ley, durante el período de vigencia del certificado de aeropuerto, y, si procede, las medidas alternativas propuestas.

d) El gestor debe disponer de un sistema de gestión de la seguridad operacional, cuya descripción debe incorporarse en el manual del aeropuerto.

e) El aeropuerto, y las instalaciones, servicios, sistemas y equipamientos que lo componen, el manual del aeropuerto, los procedimientos de operación y las medidas alternativas propuestas, si las hay, así como el sistema de gestión de la seguridad operacional deben cumplir en todo momento los requisitos establecidos en la documentación aportada para la obtención o la modificación del certificado de aeropuerto.

Artículo 50. *Exenciones.*

1. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede conceder exenciones en el cumplimiento de las disposiciones de las normas técnicas de aeropuertos cuando concurren las siguientes condiciones, necesarias para alcanzar un nivel equivalente de seguridad operacional:

a) Si el cumplimiento de un requisito no es razonablemente viable, o bien es necesaria una ampliación temporal para que pueda cumplirse, y se presenta una solicitud de exención, razonada y fundamentada, que lo demuestra.

b) Si las medidas alternativas garantizan la observación y el mantenimiento de un nivel de seguridad operacional equivalente, y el gestor las acredita con los estudios aeronáuticos necesarios firmados por un facultativo o facultativa competente en materia aeronáutica.

2. El gestor debe llevar a cabo la solicitud de exenciones en el cumplimiento de las normas técnicas de aeropuertos ante la dirección general o el órgano competente en materia de aeropuertos, y adjuntar los correspondientes documentos.

3. La resolución de una solicitud de exención en el cumplimiento de las normas técnicas de aeropuertos debe hacer constar claramente las disposiciones objeto de exención, el motivo para su otorgamiento o denegación, su alcance temporal, la actividad que puede

llevarse a cabo al amparo de la exención, así como las condiciones para el otorgamiento de la exención y las medidas equivalentes propuestas por el gestor y aceptadas por la dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria.

4. La concesión de una exención en el cumplimiento de las normas técnicas de aeropuertos no exime al gestor de cumplir los demás requisitos especificados en la presente ley sobre los que no se ha aplicado ninguna exención.

5. El gestor queda obligado a reflejar las exenciones en el cumplimiento de las normas técnicas de aeropuertos en el manual del aeropuerto, incorporarlas en el epígrafe que sea de aplicación, especificar su alcance temporal y publicarlas en el servicio de información aeronáutica que corresponda al aeropuerto.

6. Las exenciones en el cumplimiento de las normas técnicas de aeropuertos se rigen por el régimen jurídico que el artículo 52 establece para la certificación.

Artículo 51. Procedimiento de certificación de aeropuertos.

1. El procedimiento de certificación de aeropuertos debe iniciarse mediante una solicitud dirigida a la dirección general o al órgano competente en materia aeroportuaria, que debe acompañarse de la siguiente documentación:

- a) El manual del aeropuerto.
- b) Un dictamen, firmado por un facultativo o facultativa competente en materia aeronáutica, que acredite que el aeropuerto, las instalaciones, sistemas, equipamientos y servicios que lo componen, y los procedimientos cumplen las disposiciones de la presente ley.
- c) La acreditativa de la nacionalidad del gestor, y la composición del accionariado y del Consejo de Administración, si procede.
- d) El resto que se determine reglamentariamente.

2. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede llevar a cabo inspecciones, investigaciones, comprobaciones, si lo juzgan necesario, para verificar que efectivamente se cumplen todos los requisitos necesarios para la emisión del certificado.

3. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria, una vez analizada la documentación recibida, debe dictar y notificar la resolución de certificación o desestimar la solicitud por causa justificada, según proceda.

4. El plazo para resolver y notificar la resolución del procedimiento de certificación de un aeropuerto es de seis meses. Si una vez transcurrido este plazo la dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria no ha emitido ninguna resolución expresa, se entiende que la solicitud ha sido desestimada.

Artículo 52. Régimen jurídico del certificado de aeropuerto.

1. El certificado de aeropuerto debe determinar su vigencia, que puede ser indefinida o temporal. En el caso de los aeropuertos de nueva construcción, el primer certificado de aeropuerto no puede tener una vigencia superior a treinta y seis meses.

2. El certificado de aeropuerto debe modificarse con motivo de cambios sustanciales, estructurales o funcionales del aeropuerto, en la forma que se determine reglamentariamente.

3. La validez y eficacia del certificado de aeropuerto quedan condicionadas al mantenimiento del título habilitante para la gestión de la infraestructura y al cumplimiento por el gestor del conjunto de obligaciones asumidas.

4. Las medidas de suspensión, limitación y revocación del certificado de aeropuerto que es preciso aplicar en cada caso, en función de la causa de invalidez o ineficacia que concurra, deben determinarse reglamentariamente.

Artículo 53. El manual del aeropuerto.

1. El manual del aeropuerto debe acreditar que esta infraestructura y las instalaciones, servicios, sistemas y equipamientos que la componen se ajustan a las disposiciones, normas y métodos de certificación que establece la presente ley y el resto de normativa de aplicación, y que el aeropuerto es adecuado para las operaciones de transporte aéreo propuestas.

2. La estructura y contenido del manual del aeropuerto deben determinarse reglamentariamente.

CAPÍTULO VI

Derechos y deberes de los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias

Artículo 54. *Derechos de los usuarios.*

Los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias gozan de los siguientes derechos:

a) Utilizar las infraestructuras aeroportuarias en las condiciones que establece la normativa, con los niveles de calidad y seguridad que el departamento competente en materia aeroportuaria determine reglamentariamente.

b) Recibir información sobre todos los vuelos que operan desde una determinada infraestructura, sobre las compañías aéreas que los operan y los horarios, sin perjuicio de las obligaciones que corresponden a la empresa transportista.

c) Recibir información, con suficiente antelación, sobre cualquier incidencia que pueda afectar a la prestación del servicio de transporte aéreo que han contratado. A tales efectos, todas las compañías de transporte aéreo han de disponer, dentro de las instalaciones de la infraestructura, de una oficina de atención a sus pasajeros, en los términos que se determinen reglamentariamente.

d) Formular las reclamaciones que estimen convenientes con relación al servicio prestado en la infraestructura aeroportuaria, en la forma que establezcan las normas que desarrolle la presente ley.

e) Contar con una oficina de atención a los pasajeros para informar y orientar a los usuarios y atender a sus quejas por incumplimiento de los derechos que determina la presente ley en las infraestructuras aeroportuarias que, por su volumen de operaciones, lo requieran, en los términos que se determinen reglamentariamente.

f) Disponer de hojas oficiales de reclamación y denuncia en las oficinas de atención a los pasajeros a que hacen referencia los apartados c) y e).

g) Utilizar, en el caso de las personas con movilidad reducida, los asientos y espacios reservados para ellas en la infraestructura aeroportuaria, en cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad.

h) Recibir información sobre las situaciones de emergencia para poder tomar las medidas de autoprotección que consideren adecuadas.

Artículo 55. *Deberes de los usuarios.*

Los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias tienen las siguientes obligaciones:

a) Mantener un comportamiento correcto y respetuoso hacia el resto de usuarios de la infraestructura y con el personal de la empresa que la gestiona.

b) Abstenerse de llevar a cabo cualquier actuación que pueda comportar el deterioro de las instalaciones o la alteración del orden, o que ponga en peligro la seguridad de las instalaciones, las operaciones o los usuarios.

c) Cumplir las indicaciones del gestor de la infraestructura y del personal a su servicio, especialmente las relativas a seguridad, a facturación y embarque, las indicaciones de los carteles informativos y las emitidas por megafonía.

d) Abstenerse de fumar en el interior de los edificios que integran la infraestructura aeroportuaria, excepto en los lugares habilitados especialmente a tal efecto, de conformidad con lo que dispone la legislación de aplicación vigente.

e) Seguir las indicaciones de las autoridades o de los responsables en caso de emergencia.

CAPÍTULO VII

Inspección y régimen sancionador

Artículo 56. *Función inspectora.*

1. Corresponde a la dirección general o al órgano competente en materia aeroportuaria la potestad de inspección y vigilancia con relación a los servicios y operaciones que se desarrollan en las infraestructuras aeroportuarias y en las instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la presente ley, sin perjuicio de lo que establece la legislación sectorial de aplicación en materia de incendios.

2. Los funcionarios que la dirección general o el órgano competente en materia de aeropuertos faculta expresamente a tal efecto llevan a cabo la actuación inspectora.

3. Los inspectores tienen el carácter y la potestad de autoridad en el ejercicio de sus funciones, y las atribuciones que se determinen reglamentariamente.

Artículo 57. *Responsabilidad.*

1. Son responsables de las infracciones tipificadas en la presente ley las siguientes personas físicas o jurídicas:

a) A todos los efectos, la persona física o jurídica responsable de la acción o de la omisión constitutiva de infracción.

b) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una autorización o de una habilitación, la persona física o jurídica titular.

c) En el caso de la ejecución de obras, instalaciones y actividades sin título suficiente, la entidad promotora de la actividad y la empresa que la ejecuta, como responsables solidarios.

2. En los supuestos que determinan las letras a y b del apartado 1, la responsabilidad administrativa se exige a las empresas y titulares de las autorizaciones o de las habilitaciones, sin perjuicio de las acciones que dichas empresas o los titulares de las autorizaciones y las habilitaciones, si procede, puedan interponer contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

3. Las sanciones impuestas a los diferentes sujetos a consecuencia de una misma infracción son independientes entre sí.

Artículo 58. *Infracciones.*

1. Las acciones o las omisiones que cometen los distintos responsables, tipificadas y sancionadas de conformidad con la presente ley, son infracciones administrativas en materia de infraestructuras aeroportuarias.

2. Las infracciones en materia de infraestructuras aeroportuarias se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 59. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves:

a) El establecimiento, ampliación, modificación o cierre de aeropuertos o de aeródromos sin la preceptiva autorización de la Generalidad.

b) El establecimiento, ampliación o modificación de helipuertos o de campos de aviación sin la preceptiva autorización de la Generalidad.

c) El cierre de helipuertos o de campos de aviación sin llevar a cabo su comunicación preceptiva a la Generalidad.

d) La gestión de infraestructuras aeroportuarias o la prestación de servicios de asistencia en tierra sin la preceptiva habilitación de la Generalidad.

e) El incumplimiento de las condiciones, establecidas en el Plan director urbanístico aeroportuario o en la autorización de aeropuertos, aeródromos, helipuertos o campos de aviación, o en la habilitación para la prestación de servicios de asistencia en tierra, que estén destinadas especialmente a garantizar la seguridad de la instalación o la preservación del medio ambiente.

f) La gestión o la conservación inadecuadas de la infraestructura aeroportuaria si este hecho afecta negativamente a la seguridad de sus usuarios o de sus bienes o al medio ambiente.

g) La interrupción injustificada del funcionamiento de una infraestructura aeroportuaria por el titular o el gestor; de la prestación de un servicio de asistencia en tierra por parte de quien se encarga, o de las actividades y servicios que las empresas o los titulares llevan a cabo en ella.

h) La realización de cualquier actividad, actuación o comportamiento dentro del ámbito de una infraestructura aeroportuaria que ponga en peligro la seguridad de los pasajeros o del resto de personas que en ella se encuentran y la de las operaciones aeroportuarias, o que interrumpa el funcionamiento de la infraestructura o de cualquier actividad o servicio que se lleva a cabo en ella.

i) El falseamiento o la manipulación de los documentos o de los datos que es preciso aportar para obtener cualquier autorización o habilitación regulada en la presente ley, si pueden afectar negativamente a la seguridad de las personas o de los bienes o el medio ambiente.

j) La negativa o la obstrucción, debidamente acreditadas, a la actuación inspectora cuando aquella actitud impida el ejercicio de las funciones que tenga atribuidas legalmente o por reglamento y pueda afectar negativamente a la seguridad de las personas o de los bienes o al medio ambiente.

k) La materialización de instalaciones, construcciones, actividades o usos que afecten a las zonas sujetas a las servidumbres de aeropuerto, aeródromo o helipuerto sin la preceptiva autorización otorgada de conformidad con la presente ley o incumpliendo las condiciones del informe emitido por el departamento competente en materia aeroportuaria, siempre y cuando, en ambos casos, pueda afectar a la seguridad de las personas o de los bienes o al medio ambiente.

l) El incumplimiento de órdenes de paralización o precinto de instalaciones, construcciones, actividades o usos que afecten a las zonas sujetas a las servidumbres de aeropuerto, aeródromo o helipuerto.

Artículo 60. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves:

a) La transmisión de aeropuertos, aeródromos, helipuertos o campos de aviación, y también de las licencias que habiliten su puesta en funcionamiento, sin su previa comunicación a la Generalidad.

b) Los incumplimientos de las condiciones establecidas en los planes directores urbanísticos aeroportuarios, en las autorizaciones o en las habilitaciones preceptivas, que afecten al correcto funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias o a los servicios que en ellas son prestados.

c) La gestión o la conservación inadecuadas de la infraestructura aeroportuaria si no tienen el carácter de infracción muy grave.

d) La materialización de instalaciones, construcciones, actividades o usos que afecten a las zonas sujetas a las servidumbres de aeropuerto, aeródromo o helipuerto sin la preceptiva autorización otorgada de conformidad con la presente ley o incumpliendo las condiciones del informe emitido por el departamento competente en materia aeroportuaria, si no tiene el carácter de infracción muy grave.

e) La negativa o la obstrucción, debidamente acreditadas, a la actuación inspectora si no tiene el carácter de infracción muy grave.

Artículo 61. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves:

a) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las preceptivas autorizaciones y habilitaciones, si no tienen el carácter de graves.

b) El incumplimiento por los usuarios de las normas generales de policía aplicables a las infraestructuras aeroportuarias y, específicamente, de los deberes que determina la presente ley.

Artículo 62. Sanciones.

1. Las infracciones tipificadas en la presente ley se sancionan con las siguientes multas:

- a) Las infracciones leves, con una multa de hasta 60.000 euros.
- b) Las infracciones graves, con una multa de 60.001 euros hasta 600.000 euros.
- c) Las infracciones muy graves, con una multa de 600.001 euros hasta 3.000.000 euros.

2. La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir el estado del medio físico anterior a la comisión de la infracción y de la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios ocasionados, sin perjuicio de lo que establece el apartado 3.

3. La imposición de sanciones por la ejecución de obras sin que se haya observado lo prescrito por la presente ley comporta la demolición de lo que se ha construido de forma indebida, salvo que se haya obtenido la preceptiva autorización para ello, y, en todos los casos, comporta la restitución de la situación anterior.

4. Los gastos de restitución, indemnización o demolición derivados de una infracción en materia de infraestructuras aeroportuarias corren a cargo de la persona física o jurídica que la haya cometido.

5. La comisión de infracciones graves y muy graves puede comportar, además de las multas que establece el apartado 1, las siguientes sanciones accesorias:

a) La suspensión total o parcial de las actividades o servicios afectados por la infracción, así como, si las circunstancias lo justifican, la clausura de las instalaciones. El plazo de suspensión o clausura es de un año en el caso de las infracciones graves, y de hasta dos años en el caso de las infracciones muy graves.

b) La inhabilitación para ser titular de autorizaciones o de habilitaciones administrativas, limitada al ámbito de la infraestructura aeroportuaria donde se ha cometido la infracción o, a todos los efectos, para el desarrollo de actividades aeroportuarias en el ámbito de las infraestructuras aeroportuarias de competencia de la Generalidad. El plazo de inhabilitación es de tres años en el caso de las infracciones graves y de hasta cinco años en el caso de las infracciones muy graves.

6. En el caso de que un mismo hecho u omisión comporte dos o más infracciones, únicamente se sanciona la más grave de las infracciones cometidas.

Artículo 63. Graduación de las sanciones.

El importe de las sanciones que deben imponerse por las infracciones en materia de infraestructuras aeroportuarias debe graduarse de acuerdo con los siguientes parámetros:

- a) Los daños y perjuicios causados.
- b) La existencia de intencionalidad.
- c) El beneficio obtenido por la comisión de la infracción.
- d) La relevancia externa o la repercusión social de la conducta infractora.
- e) La comisión, en los doce meses anteriores al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza declarada por una resolución firme en vía administrativa.
- f) El período de tiempo durante el cual se haya estado cometiendo la infracción.
- g) El incumplimiento del requerimiento sobre el cese de la actividad infractora.

Artículo 64. Multas coercitivas.

1. La autoridad competente puede imponer multas coercitivas en el caso de que se incumplan los requerimientos sobre el cese de conductas infractoras continuadas.

2. La imposición de las multas coercitivas a que se refiere el apartado 1 puede reiterarse las veces que sea necesario para cumplir el requerimiento en cuestión.

3. Cada una de las multas coercitivas a que hacen referencia los apartados 1 y 2 no puede exceder del 30% del importe de la multa fijada por la infracción cometida.

Artículo 65. Competencia para imponer sanciones.

1. La competencia para imponer las sanciones establecidas por los artículos 62 y 64 corresponde a los siguientes órganos:

a) El director o directora general competente en materia aeroportuaria, si las sanciones se derivan de la comisión de infracciones leves.

b) El consejero o consejera competente en materia aeroportuaria, si las sanciones se derivan de la comisión de infracciones graves.

c) El Gobierno, si las infracciones se derivan de la comisión de infracciones muy graves.

2. El pago de las sanciones pecuniarias establecidas por los artículos 62 y 64, impuestas por una resolución que pone fin a la vía administrativa, es requisito necesario para otorgar nuevas autorizaciones o habilitaciones.

Artículo 66. Procedimiento sancionador.

1. El procedimiento para imponer las sanciones establecidas por los artículos 62 y 64 debe ajustarse a lo que establece la normativa sobre procedimiento administrativo sancionador aplicable a la Generalidad y a los principios que establece la legislación en materia de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

2. El plazo para tramitar y resolver el procedimiento sancionador a que se refiere el apartado 1 es de un año a contar desde la fecha de inicio del procedimiento. Una vez transcurrido dicho plazo, el expediente caduca si no se ha notificado la resolución del procedimiento a la persona interesada.

Artículo 67. Medidas provisionales o cautelares.

1. El órgano competente para resolver el expediente sancionador, una vez incoado, puede adoptar, a propuesta del instructor o instructora y por medio de un acuerdo motivado, las medidas cautelares de carácter provisional que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.

2. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede, entre otras medidas, ordenar la paralización inmediata de las obras, instalaciones, usos o actividades que no dispongan de autorización o de habilitación o que no se ajusten a sus prescripciones, sin perjuicio de lo que, adicionalmente, establece el apartado 3.

3. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria, además de las medidas que establece el apartado 2, puede acordar el precinto de las obras o de las instalaciones y la retirada de los materiales, maquinaria o equipamientos que se utilizan en las obras o actividades a cargo de la persona física o jurídica responsable de la infracción. A tales efectos, puede requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de la fuerza pública.

4. En el plazo que fije la notificación de la orden de suspensión, la persona física o jurídica responsable de la infracción debe solicitar a la Administración la autorización o la habilitación o, si procede, ajustar las obras o la actividad a las condiciones establecidas en el título que tenga otorgado.

5. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria, si una vez transcurrido el plazo a que hace referencia el apartado 4 la persona física o jurídica responsable de la infracción no ha cumplido lo que en él se prescribe, puede ordenar, a costa y cargo de la persona responsable de la infracción, la demolición de las obras o el desmantelamiento de las instalaciones, y debe impedir definitivamente los usos o actividades no autorizados.

6. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria debe proceder como establece el apartado 5 cuando el título sea denegado por no ajustarse a la normativa vigente.

7. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede ordenar la retención inmediata, por causa justificada, de los efectos necesarios para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de los propietarios o representantes autorizados, sin perjuicio que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

8. La dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede acordar la adopción de las medidas provisionales necesarias para garantizar la continuidad en la prestación del servicio aeroportuario.

9. En el caso de irregularidades graves en la gestión de infraestructuras aeroportuarias o en la prestación de servicios imprescindibles para el funcionamiento, la dirección general o el órgano competente en materia aeroportuaria puede acordar suspender temporalmente estas actividades y contratarlas a terceras personas hasta que concurran, en su caso, las condiciones que garanticen su adecuada continuidad. Los costes derivados de dichas contrataciones pueden ser repercutidos a la persona responsable de la infracción.

10. La adopción de las medidas cautelares o provisionales corresponde al órgano competente para la resolución del correspondiente expediente sancionador. Sin embargo, y por motivos de urgencia inaplazables, el órgano competente para iniciar el procedimiento o el órgano instructor pueden adoptar las medidas provisionales necesarias.

Artículo 68. *Prescripción de las infracciones y de las sanciones.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones que tipifica la presente ley es de cinco años para las muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves, y comienza a contar a partir de la consumación total de la conducta constitutiva de la infracción, sin perjuicio de lo que establece el apartado 2 para las infracciones continuadas.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción se computa desde la finalización de la actividad o del último acto con el cual la infracción se consume. Si las actividades o hechos constitutivos de infracción no se conocen por falta de signos externos, el plazo se computa desde que éstos se manifiestan.

3. Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescriben al cabo de tres años, las impuestas por infracciones graves al cabo de dos años y las impuestas por infracciones leves al cabo de un año. El plazo de prescripción de las sanciones se comienza a contar a partir del día después del día en que la resolución por la que se impone la sanción deviene firme. La iniciación del procedimiento de ejecución, con el conocimiento previo de la persona responsable de la infracción, interrumpe la prescripción. El cómputo del plazo de prescripción se reinicia si el procedimiento de ejecución ha sido paralizado durante un mes por una causa inimputable a la persona responsable de la infracción.

Disposición adicional primera. *Disolución de la sociedad Aeropuertos Públicos de Cataluña, S.L.*

(Derogada).

Disposición adicional segunda. *Actualización de los importes de las sanciones.*

Se autoriza al Gobierno a actualizar el importe de las sanciones que establece la presente ley, a propuesta del departamento competente en materia aeroportuaria.

Disposición adicional tercera. *Integración del Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos.*

El Plan de aeropuertos, aeródromos y helipuertos debe integrarse en el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña, relativo a las infraestructuras terrestres de las redes viaria, ferroviaria y logística, y al Plan de puertos de Cataluña para constituir el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña 2006-2026.

Disposición adicional cuarta. *Régimen sancionador en las infracciones a los derechos de los usuarios.*

El incumplimiento por los responsables de las infraestructuras aeroportuarias de las obligaciones hacia los consumidores y usuarios que establece el artículo 54 se sancionan de conformidad con lo establecido por la legislación de aplicación en materia de disciplina del mercado y defensa de los consumidores y usuarios.

Disposición adicional quinta. *Evaluación de la movilidad.*

El establecimiento de nuevas infraestructuras de transporte aéreo debe tener en cuenta lo que establece la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, y muy especialmente lo que establece el Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, para garantizar que el incremento potencial de desplazamientos provocado por las nuevas infraestructuras pueda gestionarse de forma sostenible en términos de movilidad.

Disposición adicional sexta. *Normas técnicas de diseño y operación de aeropuertos y aeródromos.*

Los aeropuertos y aeródromos deben ser diseñados y deben operar de conformidad con las normas técnicas fijadas en el anexo 14 del Convenio sobre aviación civil internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, que resultan plenamente aplicables a todos los aeropuertos y aeródromos de uso público de Cataluña, con el carácter de precepto de obligado cumplimiento o de estándar técnico deseable, según proceda.

Disposición adicional séptima. *Servidumbres aeronáuticas.*

El departamento competente en materia aeroportuaria y, si procede, Aeropuertos de Cataluña deben comunicar a la autoridad competente en materia de aviación civil los datos técnicos que en cada caso sean necesarios, cuando, con motivo del establecimiento de una de las infraestructuras aeronáuticas reguladas por la presente ley, la mencionada autoridad deba determinar las correspondientes servidumbres aeronáuticas.

Disposición adicional octava. *Actividades vinculadas con el espacio.*

El Gobierno ha de impulsar, en el marco competencial de la Generalidad, las acciones de promoción y desarrollo de las actividades vinculadas con el espacio y, muy especialmente, las propias de formación, divulgación y turismo espacial que sean adecuadas para permitir su implantación en el ámbito de las infraestructuras reguladas en la presente ley.

Disposición adicional novena. *Aplicación de la Ley a los aeropuertos calificados de interés general.*

El Gobierno aplicará la presente ley a los aeropuertos calificados de interés general en el momento de su entrada en vigor, en el ejercicio de las competencias que la Generalidad pueda tener en ellos y de conformidad con los criterios recogidos en la Moción 50/VIII del Parlamento de Cataluña, sobre la participación de las instituciones catalanas en la gestión de las infraestructuras aeroportuarias.

Disposición adicional décima. *La sociedad limitada unipersonal Aeroports Públics de Catalunya.*

(Derogada).

Disposición transitoria primera. *Régimen transitorio de los procedimientos.*

Los planos y proyectos relativos a aeropuertos, aeródromos y helipuertos que se encuentren en tramitación en el momento de la entrada en vigor de la presente ley se rigen por la normativa anterior.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de las infraestructuras existentes.*

1. Los titulares de las infraestructuras aeroportuarias existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley disponen de un plazo de cinco años para adecuar su situación, si procede, a los preceptos que establece.

2. El Gobierno ha de evaluar, con relación a las infraestructuras existentes en el momento de la entrada en vigor de la presente ley que no disponen de un plan director

aprobado, la necesidad de formular su Plan director urbanístico aeroportuario en los términos que establece la presente ley.

3. El departamento competente en materia aeroportuaria y, si procede, Aeropuertos de Cataluña deben comunicar a la dirección general competente en materia de aviación civil los datos técnicos de los aeropuertos, aeródromos, helipuertos y campos de aviación existentes en Cataluña en el momento de la entrada en vigor de la presente ley, para que, si procede, la citada dirección general determine las correspondientes servidumbres aeronáuticas.

Disposición transitoria tercera. *Derechos y obligaciones de la sociedad Aeropuertos Públicos de Cataluña, S.L.*

(Derogada).

Disposición derogatoria.

Se derogan las siguientes disposiciones:

- a) La Ley 19/2000, del 29 de diciembre, de aeropuertos de Cataluña.
- b) La Ley 11/1998, del 5 de noviembre, de helipuertos.
- c) Cualquier otra disposición de rango igual o inferior que se oponga a los preceptos de la presente ley.

Disposición final primera. *Desarrollo y aplicación.*

Se autoriza al Gobierno y al consejero o consejera del departamento competente en materia aeroportuaria para adoptar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente ley entra en vigor a los veinte días de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 22 de julio de 2009.–El Presidente de la Generalidad de Cataluña, José Montilla i Aguilera.–El Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Joaquim Nadal i Farreras.

INFORMACIÓN RELACIONADA

- Se suprime y se extingue la personalidad jurídica de la entidad de derecho público Aeropuertos de Cataluña. Sus funciones y facultades son asumidas por el departamento de la Generalidad competente en materia aeroportuaria y por la entidad adscrita de este departamento que, de acuerdo con el objeto social, tenga atribuidas funciones en materia aeroportuaria, según establece el art. 1.1, 2 y 4 del Decreto-ley 5/2013, de 22 de octubre [Ref. BOE-A-2014-969](#) - el cual fue derogado con fecha de 9 de diciembre de 2013 por Resolución 477/X, de 13 de enero de 2014 (DOGC núm. 6545, de 22 de enero de 2014) - y el art. 151.1, 2 y 5 de la Ley 2/2014, de 27 de enero [Ref. BOE-A-2014-2999](#).

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.