

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

19339 *Llei 8/2025, de 29 de setembre, per la qual es modifiquen la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria, i la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

FELIPE VI

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

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

PREÀMBUL

I

El règim legal en matèria aeronàutica està establert, bàsicament, a la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria, i a la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, la modificació puntual de les quals és necessària per atendre diverses qüestions inajornables.

En matèria d'aeroports d'interès general, es racionalitza i s'optimitza el règim de participació de les administracions territorials en els òrgans col·legiats que coneixen d'assumptes relatius a l'impacte ambiental d'aquestes infraestructures, pel fet d'atribuir a un únic òrgan les funcions fins ara disperses en diferents òrgans col·legiats que coneixen d'aspectes parcials vinculats, amb caràcter general, amb les declaracions d'impacte ambiental o el règim de les servituds aeronàutiques acústiques. Amb aquest objecte s'introdueixen les modificacions pertinents a l'article quart de la Llei 48/1960, de 21 de juliol.

Es modifica, per simplificar-lo, el contingut de la placa identificativa que han de portar les aeronaus, amb l'eliminació de l'exigència que hi figuri el nom del propietari, i s'evita que s'hagi de substituir la placa esmentada en les transmissions de l'aeronau successives.

Així mateix, es modifica la Llei 48/1960, de 21 de juliol, per compatibilitzar la planificació dels aeroports d'interès general i les instal·lacions per a la navegació aèria amb el règim de les servituds aeronàutiques, incloent-hi les acústiques, a les quals, en general, és aplicable el règim que estableix la Llei, excepte quan expressament aquest reconduïx a les servituds aeronàutiques no acústiques. A més, s'estableix legalment el règim de les denominades afectacions al planejament sobre les actuacions planificades a les zones de servei dels plans directores, i se'n mantenen i se n'aclareixen els efectes sobre el territori i l'urbanisme. Aquesta modificació obliga a refundre a la Llei 48/1960, de 21 de juliol, a més del règim de les servituds aeronàutiques, el relatiu als plans directores dels aeroports d'interès general i al Pla director de navegació aèria, regulats inicialment a l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, i a la disposició addicional catorzena de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència. Aquesta refosa, addicionalment, reforça la seguretat jurídica en aquest àmbit.

Es completa aquesta modificació, amb diverses actualitzacions concretes que tracten de reforçar la coherència de l'ordenament jurídic. Així, en coherència amb la normativa europea s'actualitza el concepte de personal aeronàutic incorporant-hi els pilots a distància i el personal que duu a terme tasques de suport a l'operació d'aeronaus no

tripulades, així com el règim aplicable en matèria de serveis aeris, adaptant-lo a la normativa europea vigent i flexibilitzant les autoritzacions exigibles per a la realització de vols internacionals.

Finalment, se simplifica la publicitat sobre la troballa d'aeronaus abandonades; s'amplia el marge de flexibilitat per a l'establiment del règim reglamentari aplicable a les aeronaus de transport privat, d'escoles d'aviació, les dedicades a treballs tècnics o científics, al turisme i les esportives, per permetre una millor adaptació a les seves característiques especials, en particular tenint en compte l'evolució tècnica constant de les aeronaus destinades a aquests fins i el menor risc d'algunes d'aquestes operacions; es flexibilitza el règim relatiu a l'exigibilitat del certificat d'aeronavegabilitat per a les aeronaus militars o d'interès per a la defensa, i es deroguen preceptes obsolets en les matèries modificades.

II

La modificació de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, té per objecte clarificar les competències de l'autoritat de supervisió dels serveis de navegació aèria meteorològics, i preveu l'eventualitat que les funcions esmentades s'assignin reglamentàriament a un departament diferent del competent en matèria de medi ambient; simplificar la tramitació administrativa per obtenir i renovar les habilitacions exigibles per a l'exercici de les activitats aeronàutiques; fer les actualitzacions imprescindibles per incloure el règim aplicable en matèria d'ús d'aeronaus no tripulades i els règims vigents d'intervenció administrativa; reformar aspectes parcials del règim d'infraccions i sancions i completar el relatiu al silenci administratiu, i alhora es reforça la coherència en l'aplicació de l'Acord multilateral relatiu a les tarifes per a ajudes a la navegació aèria, fet a Brussel·les el 12 de febrer de 1981.

Així, s'hi preveu expressament que les funcions d'inspecció i sanció que estableix la Llei 21/2003, de 7 de juliol, corresponen a l'òrgan que tingui atribuïdes les funcions d'autoritat nacional de supervisió dels serveis meteorològics per a la navegació aèria, i alhora s'habilita legalment per a la reorganització de les competències sobre supervisió dels proveïdors de serveis, que se singularitzen respecte a les relatives a la provisió dels serveis.

La simplificació en la tramitació per a l'obtenció de les habilitacions exigibles per a l'exercici de les activitats aeronàutiques exigeix excloure-les de les actuacions d'inspecció aeronàutica, tendents a vetllar pel compliment continuat exigible per al seu manteniment, la qual cosa redunda en l'agilitació dels tràmits, la reducció de terminis i la utilització eficient dels recursos públics. Amb aquest objecte, es modifiquen els preceptes de la Llei que preveuen aquestes actuacions administratives com a inspecció aeronàutica o les incardinen en aquesta.

Les modificacions introduïdes per adaptar la Llei 21/2003, de 7 de juliol, al règim d'ús de les aeronaus no tripulades actualitzen les referències als règims d'intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats aeronàutiques i estableixen els mitjans per assegurar la col·laboració necessària de les forces i els cossos de seguretat de l'Estat per vetllar pel compliment de les obligacions dels pilots a distància i del personal que duu a terme tasques de suport per a les operacions amb aquestes aeronaus. Aquesta col·laboració és necessària, atès que aquestes operacions no requereixen l'ús d'infraestructures específiques, la qual cosa dificulta el control efectiu per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

L'actualització dels règims d'intervenció administrativa requereix substituir les referències a l'autorització per a l'exercici de les activitats o la prestació dels serveis aeronàutics per la més genèrica d'habilitació per incloure la pluralitat de fórmules que la normativa vigent permet per a l'accés esmentat, sigui l'obtenció de certificats, la presentació de declaracions o comunicacions prèvies o l'obtenció de formació adequada, entre d'altres. Així mateix, s'aclareixen els preceptes que semblen condicionar les activitats o els serveis aeronàutics a la designació, quan aquesta exigència només es

produeix en casos concrets, atès que, en general, els serveis aeronàutics es presten en règim de llibertat de mercat.

En l'àmbit del règim sancionador, per seguretat jurídica, a fi de reforçar el principi de legalitat en l'àmbit sancionador, i en particular en el vessant de lex certa, s'introdueixen tipificacions específiques per incompliments de les obligacions en matèria de sistemes d'aeronaus no tripulades en aplicació del que preveu l'article 131 del Reglament (UE) 2018/1139 del Parlament Europeu i del Consell, de 4 de juliol de 2018, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria i pel qual es modifiquen els reglaments (CE) núm. 2111/2005, (CE) núm. 1008/2008, (UE) núm. 996/2010, (CE) núm. 376/2014 i les directives 2014/30/UE i 2014/53/UE del Parlament Europeu i del Consell i es deroguen els reglaments (CE) núm. 552/2004 i (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (CEE) núm. 3922/91 del Consell.

A més, s'actualitza el règim de les infraccions relatives al transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials per via aèria per reforçar-ne la proporcionalitat, atenent el risc generat per la conducta sancionable.

També es racionalitza i es dota de proporcionalitat la gradació de les infraccions en matèria de servituds aeronàutiques no acústiques, ja que es passa d'un règim de conformitat amb el qual qualsevol infracció de les servituds es qualificava d'infracció molt greu a un altre que qualifica les conductes infractores respectives atenent-ne l'impacte en la seguretat i la regularitat de les operacions. Al mateix temps, es completa el règim esmentat en tipificar les conductes que infringeixen el que preveu la normativa aplicable a les servituds aeronàutiques de les instal·lacions per a la navegació aèria. Així, es qualifiquen de lleus els incompliments formals que no afecten la seguretat ni la continuïtat de les operacions o el bon funcionament de les instal·lacions per a la navegació aèria; greus, els que exigeixin mesures de mitigació per evitar l'afectació esmentada, i molt greus, els que comprometin la seguretat o la regularitat de les operacions aèries o el funcionament correcte de les instal·lacions per a la navegació aèria.

Per raons de seguretat jurídica, per reforçar la protecció dels professionals aeronàutics davant mesures contràries a la cultura justa i atendre el que preveu la normativa europea, es tipifica l'incompliment de les obligacions en matèria de notificació de successos de l'aviació civil i protecció de les fonts d'informació, en aplicació del que disposa el Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relatiu a la notificació, l'anàlisi i el seguiment de successos en l'aviació, que modifica el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen la Directiva 2003/42/CE del Parlament Europeu i del Consell i els reglaments (CE) núm. 1321/2007 i (CE) núm. 1330/2007 de la Comissió, i disposicions complementàries.

Així mateix, es completa el règim d'infraccions i sancions en establir els subjectes responsables dels nous tipus introduïts per aquesta Llei, actualitzar les referències a l'òrgan competent per sancionar, de conformitat amb l'organització administrativa actual, i reduir el termini per a la tramitació del procediment sancionador per infraccions greus.

Finalment, s'expliciten els supòsits en què, de conformitat amb la normativa europea, és aplicable l'excepció del silenci negatiu i, per coherència amb el que preveu l'Acord multilateral relatiu a les tarifes per a ajudes a la navegació aèria (Brussel·les, 1981), ratificat per l'Instrument de 14 d'abril de 1987, s'estableixen les mesures per assegurar la publicitat de les tarifes adoptades per la Comissió Ampliada d'Eurocontrol i exigibles als operadors, de conformitat amb el que preveu l'Acord esmentat.

III

Aquesta Llei s'adequa als principis de bona regulació, de conformitat amb l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Atén els principis de necessitat i eficàcia pel fet d'optimitzar la participació de les administracions públiques, estatal, autonòmica i local, en els òrgans col·legiats creats als aeroports d'interès general per abordar assumptes relatius a l'impacte ambiental de la infraestructura.

Aquests principis queden justificats, igualment, per la necessitat de dotar de racionalitat i proporcionalitat la protecció de les infraestructures aeroportuàries i les instal·lacions per a la navegació aèria i la planificació dels aeroports d'interès general i de les instal·lacions per a la navegació aèria, amb vista a la seguretat i la continuïtat de les operacions aèries, i aquest és el cas de les modificacions introduïdes en matèria de plans directors i servituds aeronàutiques, incloent-hi les modificacions relatives a la tipificació de les conductes que vulnerin les servituds aeronàutiques no acústiques. Cal indicar el mateix en relació amb la inclusió de les modificacions necessàries per integrar en les lleis modificades el règim aplicable a l'ús dels sistemes d'aeronaus no tripulades o la regulació específica de les operacions de baix risc.

Atenen, així mateix, els principis de necessitat i eficàcia la simplificació i l'actualització del règim dels procediments per a la verificació del compliment dels requisits per obtenir les habilitacions exigides per a l'exercici d'activitats aeronàutiques i l'exercici de serveis aeris; el reforçament de la protecció de les fonts d'informació en la notificació de successos, en adequar-lo al millor exercici de les funcions públiques i a les necessitats del sector, o la reformulació de les infraccions en matèria de mercaderies perilloses o servituds aeronàutiques no acústiques per dotar-les de més proporcionalitat.

S'atén el principi de proporcionalitat en establir la regulació mínima imprescindible per atendre les necessitats requerides, sense que hi hagi alternatives a la modificació legal, atès que totes les mesures plantejades requereixen o bé una modificació legal o bé la seva plasmació en una norma amb aquest rang, per raons de seguretat jurídica i per assegurar-ne l'eficàcia. Addicionalment, les modificacions introduïdes tendeixen a la simplificació dels procediments, a flexibilitzar el règim d'intervenció administrativa i els requisits exigibles en l'exercici de les funcions aeronàutiques, així com a la racionalització del règim d'infraccions en els àmbits que preveu la Llei.

Aquesta Llei s'adequa al principi de seguretat jurídica, ja que reforça la coherència de l'ordenament jurídic i el compliment de la normativa europea, així com el seu coneixement pels seus destinataris. Aquest és el cas, entre d'altres, de les modificacions en matèria de planificació dels aeroports d'interès general i de les instal·lacions per a la navegació aèria, i de servituds aeronàutiques en incloure en un únic instrument legal el règim aplicable, i s'aconsegueix un marc normatiu estable, predictable, integrat, clar i de certesa, que en facilita la comprensió i, en conseqüència, l'actuació i la presa de decisions de les persones, les empreses i les administracions. Així mateix, responen al principi de seguretat jurídica les modificacions efectuades en matèria de sistemes d'aeronaus no tripulades, serveis de transport aeri o el règim del silenci negatiu en aplicació de la normativa europea, en tant que reforcen la coherència de l'ordenament jurídic. Cal indicar el mateix amb la derogació de preceptes inaplicables per obsolets, que evita induir a error els destinataris de la norma.

La Llei respon al principi de transparència, atès que defineix clarament els objectius de les modificacions introduïdes, i alhora ha possibilitat una àmplia participació dels seus destinataris. Així mateix, atén el principi d'eficiència, ja que racionalitza l'ús dels recursos públics, sense que, d'altra banda, es prevegin càrregues administratives addicionals, que, en general es redueixen, i alhora es flexibilitzen les obligacions de les parts.

Aquesta Llei s'adopta en l'exercici de les competències exclusives de l'Estat de conformitat amb el que preveu l'article 149.1.4a, 20a i 23a de la Constitució espanyola, respectivament, en matèria de defensa i Forces Armades; aeroports d'interès general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri i aeroports d'interès general i matriculació d'aeronaus i legislació bàsica sobre protecció del medi ambient.

Article primer. *Modificació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria.*

La Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria, queda modificada de la manera següent:

U. Se'n modifica l'article quart, per fer una nova redacció de l'apartat 4 i afegir-hi els nous apartats 5 i 6, que queden redactats de la manera següent:

«4. Als aeroports de competència de l'Estat s'ha de constituir una única comissió ambiental quan:

- a) a l'aeroport s'aprovin servituds aeronàutiques acústiques;
- b) la resolució que posi fi a un procediment d'avaluació ambiental sobre projectes de la infraestructura prevegi la creació d'un òrgan col·legiat;
- c) la normativa estatal aplicable prevegi la creació d'un òrgan col·legiat integrat per representants de l'Administració General de l'Estat i de l'Administració territorial al qual s'atribueixin funcions relatives a altres impactes ambientals de la infraestructura.

5. Reglamentàriament s'han d'establir les funcions d'aquestes comissions, que, en tot cas, han d'incloure:

- a) l'informe, previ i preceptiu, a l'aprovació de les servituds aeronàutiques acústiques i dels plans d'acció associats, així com el seu seguiment, i
- b) les de caràcter informatiu que li corresponguin de conformitat amb la resolució que posi fi als procediments d'avaluació ambiental de la infraestructura.

6. La norma de creació de les comissions ambientals respectives n'ha d'establir la composició, salvaguardant la paritat de vot entre els representants de l'Administració General de l'Estat i els seus organismes públics vinculats o dependents, i la resta dels membres, i assegurant la participació d'un representant del titular o gestor de l'aeroport i, en el nombre que es determini, de representants:

- a) del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, els seus òrgans, entitats del seu sector públic institucional amb competències o funcions en matèria d'aeroports d'interès general i aviació civil, en un dels quals ha de recaure la presidència, així com entitats amb funcions en matèria de navegació aèria;
- b) del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, o els seus organismes públics vinculats o dependents amb competències en matèria de medi ambient;
- c) de l'Administració de la comunitat autònoma, entre els quals tinguin competències en matèria de transport, medi ambient o ordenació del territori;
- d) de les administracions locals afectades, assegurant una participació dels municipis que satisfaci els diferents interessos en conflicte, sense que cap municipi pugui disposar de més d'un membre en la comissió.

A més, en la comissió ambiental dels aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria o un aeròdrom militar i un aeroport s'ha d'integrar un representant del Ministeri de Defensa.

Per al tractament dels assumptes de l'ordre del dia que es consideri així, el president pot convocar experts o representants dels interessos afectats que hi tinguin la participació que s'acordi.»

Dos. Se'n modifica l'article catorze, que queda redactat de la manera següent:

«Article catorze.

Es consideren aeronaus d'Estat:

Primer. Les aeronaus militars, entenen-se per tals les que tinguin com a missió la defensa nacional o estiguin manades per un militar comissionat a aquest efecte. Aquestes aeronaus queden subjectes a la seva regulació peculiar.

Segon. Les aeronaus no militars destinades exclusivament a serveis públics no comercials.»

Tres. Se'n modifica l'article vint-i-tres, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«Article vint-i-tres.

Les aeronaus han de portar visibles a l'exterior les marques de nacionalitat i matrícula que s'estableixin, i en un lloc visible, o bé a l'interior o bé a l'exterior, una placa amb la indicació del tipus, del número de la sèrie i de matrícula.»

Quatre. Se'n modifica l'article trenta, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«Article trenta.

Qualsevol fet, acte o negoci jurídic la inscripció o l'anotació del qual es pretengui portar a terme en el Registre s'ha d'acreditar en un document públic o privat, segons que correspongui.

A l'assentament s'ha de fer constar el títol públic o privat en virtut del qual es practica.»

Cinc. Se'n modifica l'article trenta-tres en els termes següents:

«Article trenta-tres.

La inscripció en el Registre de béns mobles dels actes i dels contractes que afectin l'aeronau es regeix per les lleis i pels reglaments vigents en la matèria.

Per a l'atorgament, la qualificació i la inscripció en el Registre de béns mobles, els notaris i els registradors poden, sota la seva responsabilitat, prescindir de la traducció oficial quan coneguin l'idioma en què estiguin redactats els documents.»

Sis. Se'n modifica el capítol IX, que passa a tenir la redacció següent:

«CAPÍTOL IX

Planificació aeroportuària i del sistema de navegació aèria i servituds aeronàutiques

Secció 1a Planificació dels aeroports d'interès general i de les instal·lacions per a la navegació aèria

Article cinquanta-u. *Plans directors.*

1. S'ha d'adoptar un Pla director de navegació aèria per a tot el territori nacional que ha de tenir com a contingut mínim la determinació de les instal·lacions necessàries per a la prestació dels serveis de navegació aèria que s'hagin d'ubicar fora dels recintes aeroportuaris, delimitats pel seu perímetre de

seguretat; els accessos rodats a les instal·lacions esmentades i les connexions de subministraments; els espais de reserva que garanteixin la possibilitat de desenvolupament i creixement del sistema de navegació aèria, així com les servituds aeronàutiques no acústiques i les afectacions aeronàutiques al planejament que siguin procedents.

2. Així mateix, per a cada aeroport d'interès general s'ha d'adoptar un Pla director que ha de tenir com a contingut mínim la delimitació de la zona de servei de l'aeroport, definida de manera que garanteixi les necessitats del trànsit i transport aeri, de la gestió de l'espai aeri i dels serveis de navegació aèria corresponents, així com, si s'escau, el compliment dels fins d'interès general que estableix l'article 21 de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència. Així mateix, el Pla director ha d'incloure les servituds aeronàutiques i les afectacions aeronàutiques al planejament que siguin procedents.

La zona de servei ha d'incloure:

- a) les superfícies necessàries per a l'execució de les activitats aeroportuàries;
- b) les superfícies destinades a les tasques complementàries de les activitats aeroportuàries i els espais destinats a equipaments;
- c) les instal·lacions per a la navegació aèria ubicades en el recinte aeroportuari, delimitat pel seu perímetre de seguretat, i
- d) els espais de reserva que garanteixin la possibilitat de desenvolupament i creixement del conjunt;
- e) els espais necessaris per al desenvolupament d'altres activitats la localització a la zona de servei de les quals sigui necessària o convenient per la seva relació amb el trànsit aeri o pels serveis que prestin als usuaris de la infraestructura;
- f) els espais destinats a infraestructures previstes per a la generació d'energia d'origen renovable destinada a l'autoconsum energètic de l'aeròdrom.

3. Correspon a la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible aprovar els plans directors a què es refereixen els apartats anteriors. En el cas del Pla director de navegació aèria, a proposta d'Enaire, EPE, prèvia consulta per aquesta a la resta dels proveïdors designats per a la prestació de serveis de trànsit aeri en l'espai aeri de sobirania espanyola o en què el Regne d'Espanya tingui la responsabilitat de la provisió d'aquests serveis, així com pels gestors aeroportuaris als quals prestin servei. En els aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria o un aeròdrom militar i un aeroport, l'adopció del Pla director de l'aeroport requereix l'informe favorable, en l'àmbit de les seves competències, del Ministeri de Defensa.

En la tramitació dels plans directors s'ha de sol·licitar l'informe del Ministeri de Defensa, de les comunitats autònomes corresponents i d'altres administracions públiques afectades, en relació amb les seves competències respectives, en particular respecte d'aquestes últimes, en matèria urbanística i d'ordenació del territori, que han de disposar d'un termini de tres mesos per a la seva emissió.

L'aprovació d'aquests plans directors ha d'incorporar l'avaluació ambiental estratègica, quan correspongui, i ha de portar implícita la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i drets necessaris per a la seva execució a efectes expropiatoris, incloent-hi tots els béns de titularitat privada compresos dins de la delimitació de la zona de servei i instal·lacions i espais de reserva establerts de conformitat amb el que preveuen els apartats 1 i 2. Aquesta aprovació correspon a l'Administració competent.

Article cinquanta-u bis. *Integració en el planejament urbanístic i territorial.*

1. El planejament urbanístic i territorial ha de qualificar els aeroports i les seves zones de servei, així com les instal·lacions i els espais de reserva inclosos en el Pla director de navegació aèria, com a sistema general o equivalent, aeroportuari o de navegació aèria, segons que correspongui, i no pot incloure determinacions que vulnerin el que preveu el Pla director respectiu o comportin una interferència o una pertorbació en l'exercici de les competències de l'Estat en la matèria. Aquests sistemes generals s'han de desplegar a través dels plans especials corresponents o altres instruments urbanístics equivalents, que siguin procedents segons la legislació urbanística aplicable, i:

- a) han de ser concordes amb les previsions que conté el Pla director corresponent;
- b) els poden formular, a més dels subjectes que preveu la legislació urbanística aplicable, el gestor aeroportuari o Enaire, EPE, segons que correspongui;
- c) la seva tramitació i aprovació s'ha de fer de conformitat amb el que estableix la legislació urbanística aplicable, amb les excepcions que preveu aquest article.

2. Els plans especials o els instruments urbanístics equivalents a què es refereix l'apartat 1 s'han de sotmetre, després de l'aprovació provisional o el tràmit equivalent, a un informe vinculant del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible sobre la seva compatibilitat amb les determinacions del Pla director corresponent. Els informes a què es refereix aquest article han d'identificar expressament les observacions vinculants o orientatives que es formulin i les determinacions territorials o urbanístiques del Pla que s'hi hagin de modificar o afegir, sense recollir exposicions generals sobre qüestions que el Pla ha de tenir en compte. Quan l'informe esmentat tingui un caràcter desfavorable, una vegada corregit el projecte de planejament urbanístic per adequar-lo al que s'hi preveu, se'n pot continuar la tramitació.

L'informe s'ha d'emetre en el termini màxim de quatre mesos prorrogable per l'òrgan informant per dos més, transcorregut el qual sense que s'hagi adoptat expressament, s'entén que revesteix un caràcter desfavorable.

Així mateix, en el termini de quinze dies des de l'aprovació provisional o el tràmit equivalent dels plans especials o dels instruments urbanístics a què es refereix l'apartat 1, l'Administració urbanística competent ha de sol·licitar l'informe del gestor aeroportuari o d'Enaire, EPE, segons que correspongui, per tal que en el termini d'un mes es pronunciïn sobre els assumptes que els afectin. Les discrepàncies que sorgeixen durant la tramitació del projecte de planejament urbanístic entre els interessos de l'explotació aeroportuària o del sistema de navegació aèria i els interessos urbanístics s'han de tractar de resoldre mitjançant consultes entre les parts per un termini no superior a sis mesos des de la comunicació de la discrepància amb el Pla respectiu, transcorregut el qual sense haver assolit un acord, les discrepàncies les ha de resoldre el Consell de Ministres amb un caràcter vinculant.

3. Adoptat el Pla especial o l'instrument urbanístic equivalent, aquest s'ha de traslladar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible als efectes corresponents.

Article cinquanta-u ter. *Obres.*

1. Les obres i les activitats que es duguin a terme dins del sistema general aeroportuari o de navegació aèria s'han d'adaptar a l'instrument d'ordenació urbanística a què es refereix l'article anterior, i a aquest efecte s'han de sotmetre a

un informe de l'Administració urbanística competent, que s'entén emès en sentit favorable si no s'ha evacuat de manera expressa en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

En cas que no s'hagin aprovat els instruments de planejament a què es refereix l'article anterior, n'hi ha prou que les obres que s'hi duguin a terme siguin conformes amb el Pla director corresponent.

2. Les obres i les activitats vinculades directament amb l'explotació aeroportuària o del sistema de navegació aèria que es duguin a terme dins del sistema general aeroportuari o de navegació aèria no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal que preveu l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, com ara autoritzacions, permisos o llicències d'obra o de primera instal·lació, funcionament o obertura, ja que constitueixen actuacions d'interès general.

Secció 2a Servituds aeronàutiques, afectacions aeronàutiques al planejament i altres mesures per a la protecció de la navegació aèria

Article cinquanta-dos. Servituds aeronàutiques, afectacions aeronàutiques al planejament i altres mesures de protecció.

1. Les servituds aeronàutiques, entre les quals s'inclouen les acústiques, són servituds legals imposades per raó de la navegació aèria, que constitueixen limitacions del dret de propietat del sòl d'acord amb la seva funció social, i estableixen les condicions que exigeix la igualtat essencial del seu exercici en tot el territori nacional.

Les afectacions aeronàutiques al planejament, incloent-hi les acústiques, són les propostes de servituds aeronàutiques de les instal·lacions planificades a la zona de servei del Pla director corresponent per garantir el desenvolupament aeroportuari o del sistema de navegació aèria, segons que correspongui.

2. Es poden aprovar servituds aeronàutiques sobre les superfícies, terrestres o aquàtiques, que circumdin les instal·lacions per a la navegació aèria, els aeròdroms militars o civils d'ús públic i restringit, quan en aquests últims es duguin a terme activitats d'interès públic, que en limitin els usos i les activitats que s'hi puguin dur a terme.

Així mateix, es poden aprovar afectacions aeronàutiques al planejament que condicionin la planificació territorial, urbanística o qualsevol altra que ordeni les superfícies, terrestres o aquàtiques, afectades per les actuacions planificades en els plans directors, delimitant les determinacions sobre els usos del sòl i de les activitats que s'hi poden dur a terme.

A més, en altres superfícies, fora de les zones afectades per servituds aeronàutiques no acústiques, es poden aprovar les determinacions que siguin necessàries per protegir la navegació aèria davant les construccions, instal·lacions i plantacions que, per la seva alçària, puguin constituir obstacles, així com davant les activitats que puguin implicar un perill per a la seguretat i la continuïtat de les operacions aèries o per al funcionament correcte de les instal·lacions per a la navegació aèria. A aquestes mesures els són aplicables, en els termes que s'estableixin reglamentàriament, els instruments que siguin aplicables, respectivament, dels articles cinquanta-tres *bis* i cinquanta-quatre *bis*, i s'han de determinar tenint en compte les alternatives que, si s'escau, hagin proposat els territoris afectats per compatibilitzar les activitats aeronàutiques amb les que es duguin a terme en els territoris esmentats.

3. S'ha d'establir reglamentàriament el règim jurídic de les servituds aeronàutiques, les afectacions aeronàutiques al planejament, els obstacles per a la navegació aèria i les activitats que puguin comportar un perill per a la seguretat i la continuïtat de les operacions aèries o el bon funcionament de les instal·lacions

per a la navegació aèria, així com les condicions d'ús dels predis o d'exercici d'activitats i la seva subjecció parcial a l'interès general, incloent-hi la protecció de les persones, del medi natural i de la seguretat de la navegació aèria.

En l'establiment del règim jurídic de les servituds aeronàutiques de les infraestructures aeroportuàries i les instal·lacions per a la navegació aèria civils s'ha de complir la normativa europea aplicable, tenint en compte en l'adopció de les servituds aeronàutiques no acústiques les normes i els mètodes recomanats de l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI).

A més, en matèria de servituds aeronàutiques acústiques s'han d'establir reglamentàriament, per a l'aplicació en l'entorn dels aeroports, els valors límit d'immissió, així com les limitacions associades a usos, instal·lacions o activitats aplicables en tot el territori nacional en relació amb el soroll generat per l'operació aeroportuària.

4. El planejament territorial, l'urbanístic i qualssevol altres que ordenin àmbits afectats per les servituds aeronàutiques s'han d'adaptar per incorporar les limitacions que les dites servituds imposen a les determinacions que constitueixen legalment l'àmbit objectiu de cadascun dels instruments esmentats. A més, quan aquests instruments de planificació s'adoptin després de l'aprovació dels plans directors, han d'incorporar les limitacions establertes en les afectacions aeronàutiques al planejament en els àmbits en què aquestes siguin aplicables.

La documentació cartogràfica dels plans d'ordenació territorial o urbanística sobre les servituds aeronàutiques i les afectacions aeronàutiques al planejament que les afectin s'ha d'ajustar al que preveu la normativa reguladora d'aquestes.

5. Només dona lloc a l'expropiació forçosa la imposició de servituds aeronàutiques que impedeixin l'exercici de drets patrimonialitzats.

Article cinquanta-dos bis. Competència i procediment per a l'aprovació de servituds aeronàutiques en les infraestructures i instal·lacions civils.

1. Corresponen a la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible l'aprovació i la modificació de les servituds aeronàutiques de les infraestructures i les instal·lacions civils mitjançant un acte administratiu que ha d'adoptar la forma d'ordre ministerial, que s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat" i s'ha de traslladar a les administracions territorials competents per al seu compliment. Aquesta Ordre:

a) Requereix l'informe previ favorable del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències, en el cas dels aeroports ubicats en infraestructures d'utilització conjunta civil i militar i de les instal·lacions per a la navegació aèria civil que es trobin en terrenys de propietat del Ministeri de Defensa.

b) S'ha d'adoptar a proposta de la comunitat autònoma competent o, si passa altrament, amb l'informe previ d'aquesta, en el cas dels aeròdroms de competència autonòmica.

2. Com a excepció del que preveu l'apartat 1, lletra a), quan així s'estableixi reglamentàriament per la seva afectació a la navegació aèria militar, correspon al Ministeri de Defensa, amb l'informe favorable previ del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en l'àmbit de les seves competències, l'aprovació o la modificació de les servituds aeronàutiques no acústiques dels aeroports ubicats en infraestructures d'utilització conjunta civil i militar.

3. En la tramitació de les resolucions que preveu aquest article s'ha de garantir la participació dels ciutadans sotmetent-les a informació pública i s'ha de sol·licitar l'informe, en l'àmbit de les seves competències respectives, de les comunitats autònomes i altres administracions públiques afectades, en particular en matèria urbanística i d'ordenació del territori i, si s'escau, de la comissió ambiental única que preveu l'article quart.

Article cinquanta-dos *ter*. *Règim específic aplicable a les infraestructures i les instal·lacions militars.*

Les superfícies, terrestres o aquàtiques, que circumdin els aeròdroms militars o les instal·lacions per a la navegació aèria militars, estan subjectes a les limitacions sobre els usos i les activitats que s'hi puguin dur a terme que s'estableixin en les servituds aeronàutiques no acústiques, l'aprovació i la modificació de les quals correspon a la persona titular del Ministeri de Defensa mitjançant una ordre ministerial.

El que disposa aquest capítol s'aplica a les servituds aeronàutiques no acústiques de les infraestructures i les instal·lacions per a la navegació aèria militars en tot el que sigui compatible amb la defensa nacional.

Correspon al Ministeri de Defensa l'exercici de les funcions atribuïdes al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i als gestors aeroportuaris i proveïdors designats per a la prestació de serveis de navegació aèria a l'article cinquanta-tres *bis* i la secció 3a, per a la vigilància i la salvaguarda de les servituds aeronàutiques no acústiques i de les mesures per protegir la navegació aèria militar davant les construccions, les instal·lacions i les plantacions que, per la seva alçària, puguin constituir obstacles, així com davant les activitats que puguin implicar un perill per a la seguretat i la continuïtat de les operacions aèries o per al funcionament correcte de les instal·lacions per a la navegació aèria.

Pel que fa a l'avaluació i la gestió del soroll generat per les activitats militars, cal atènyer-se al que, si s'escau, estableixi la seva normativa específica.

Article cinquanta-tres. *Drets d'entrada i de pas.*

Els propietaris o els posseïdors d'immobles no es poden oposar a l'entrada a les seves finques o al pas per aquestes per a operacions de salvament o auxili a aereaus accidentades, ni per a les actuacions que siguin necessàries per a l'establiment i la salvaguarda de les servituds aeronàutiques.

Article cinquanta-tres *bis*. *Vigilància i mesures d'execució.*

1. Els gestors aeroportuaris i els proveïdors civils designats per a la prestació de serveis de navegació aèria han de vigilar el compliment de les limitacions imposades per les servituds aeronàutiques no acústiques, i poden sol·licitar, per assegurar el compliment esmentat, el concurs de qualsevol autoritat o Administració pública competent, incloent-hi les forces i els cossos de Seguretat.

2. La vulneració de les servituds aeronàutiques no acústiques que no s'hagi pogut reparar en l'exercici de les funcions de vigilància que preveu l'apartat anterior, les ha de comunicar el gestor aeroportuari o el prestador de serveis de navegació aèria, segons que correspongui, a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria com a autoritat nacional de supervisió civil, amb la proposta de l'adopció de mesures adequades per a la defensa de les servituds esmentades.

3. Sense perjudici del que disposa l'article cinquanta-quatre *bis*, apartat 3, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria d'ofici, sigui per iniciativa pròpia o a proposta o denúncia del gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria, ha d'adoptar les mesures necessàries per fer efectives les servituds aeronàutiques no acústiques, així com l'eliminació o la modificació d'obstacles, instal·lacions, activitats o usos del sòl sorgits, quan escaigui, amb posterioritat a l'aprovació de les servituds aeronàutiques, sense disposar de l'acord previ favorable de l'Agència o incomplint el que disposa aquest, o n'ha d'acordar la regularització mitjançant l'emissió d'un acord favorable en què s'estableixin les condicions que siguin procedents. Les actuacions esmentades s'han de portar a terme amb proporcionalitat i després de fer, quan escaigui, un estudi aeronàutic de seguretat.

Totes les despeses que es generin per a l'execució de les mesures adoptades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria han de ser a càrrec de qui les hagi originat amb la seva conducta. L'exacció d'aquestes despeses té naturalesa de crèdit de dret públic i el seu import es pot exigir pel procediment administratiu de constrenyiment.

El que disposa aquest apartat s'entén sense perjudici de l'aplicació de les sancions que escaiguin de conformitat amb el que preveu la normativa aplicable.

Secció 3a Disposicions comunes

Article cinquanta-quatre. Afeccions al territori i informe dels instruments de planejament.

1. Abans de la seva aprovació inicial o del tràmit equivalent, les administracions o els organismes competents per a la tramitació del planejament territorial o urbanístic han de sol·licitar al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible un informe, preceptiu i vinculant, pel que fa a l'exercici de les competències estatals, dels projectes de plans o instruments d'ordenació urbanística o territorial, o de qualsevol altra índole que ordenin físicament el territori, així com de les seves revisions o modificacions, sempre que incloguin dins del seu àmbit la zona de servei aeroportuari, les instal·lacions i els espais inclosos en el Pla director de navegació aèria, o els espais subjectes a servituds aeronàutiques o a afectacions aeronàutiques al planejament.

Sense perjudici de l'emissió de l'informe definitiu, les administracions o els organismes competents per a la tramitació del planejament territorial o urbanístic poden sol·licitar informació al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en les fases prèvies d'elaboració de l'avantprojecte de planejament per ajustar-ne la redacció a les determinacions del Pla director.

Quan sigui procedent de conformitat amb el que es preveu reglamentàriament, s'ha de sol·licitar l'informe del Ministeri de Defensa amb caràcter previ a l'adopció de l'informe als instruments de planejament que incloguin dins del seu àmbit servituds aeronàutiques no acústiques dels aeroports ubicats en infraestructures d'utilització conjunta civil i militar i de les instal·lacions per a la navegació aèria civil que es trobin en terrenys de propietat del Ministeri de Defensa.

Transcorreguts sis mesos des de la sol·licitud sense que s'hagi evacuat l'informe, s'ha d'entendre emès en sentit desfavorable.

2. Les determinacions dels planejaments aprovats sense haver sol·licitat l'informe que preveu l'apartat 1, sense perjudici de les exempcions o excepcions adoptades de conformitat amb el que estableix l'article cinquanta-quatre *ter*, o que en contradiguin el contingut vinculant, són nul·les de ple dret.

Article cinquanta-quatre bis. Control d'actuacions en zones de servituds aeronàutiques no acústiques.

1. Les administracions públiques no poden autoritzar, ni expressament ni implícitament o mitjançant una consideració favorable d'una comunicació prèvia o una declaració responsable, cap construcció, instal·lació o plantació, incloent-hi la utilització de mitjans auxiliars de la construcció, instal·lació o plantació ubicada als espais i les zones afectats per servituds aeronàutiques no acústiques, sense l'acord previ favorable de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2. Les persones físiques o jurídiques, públiques o privades, que duguin a terme actuacions no subjectes a un control administratiu previ, entre d'altres, a l'obtenció d'una llicència, la presentació d'una comunicació prèvia o d'una declaració responsable, no poden portar a terme cap construcció, instal·lació, incloent-hi la utilització de mitjans auxiliars de la construcció, o plantació ubicada

als espais i les zones afectats per servituds aeronàutiques no acústiques, sense l'acord previ favorable de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

3. Les autoritzacions concedides sense haver obtingut l'acord previ favorable de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, o incomplint les mesures que s'hi estableixen, excepte quan siguin aplicables les exempcions o les excepcions adoptades de conformitat amb el que preveu l'article següent, són nul·les de ple dret. A més, a les actuacions dutes a terme que vulnerin les servituds aeronàutiques hi és aplicable el que disposa l'article cinquanta-tres *bis*, apartat 3.

4. En matèria de domini públic radioelèctric és aplicable el que disposa la normativa específica, correspon al titular dels drets d'ús del domini públic esmentat l'obtenció de l'acord previ favorable que preveu aquest article, i hi és aplicable el que disposa l'apartat 2.

Article cinquanta-quatre *ter*. *Exempcions i excepcions.*

1. Quan consti acreditat que no es comprometen la seguretat o la regularitat de les operacions aèries, el funcionament normal de les instal·lacions per a la navegació aèria i la planificació i el desenvolupament dels aeroports d'interès general i de les instal·lacions per a la navegació aèria, els òrgans competents per a la seva adopció, en els termes previstos reglamentàriament, poden:

a) Eximir de la petició dels informes al planejament i dels acords previs que preveu aquesta secció àrees delimitades geogràficament compreses dins de les servituds aeronàutiques o de les afectacions aeronàutiques al planejament, amb l'informe previ, quan sigui procedent, de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i, si s'escau, del gestor aeroportuari o del proveïdor de serveis de navegació aèria afectat.

Les resolucions que adoptin aquestes exempcions no són aplicables en relació amb la instal·lació d'aerogeneradors o construccions i instal·lacions d'una alçària igual o superior a cent metres; poden establir els requisits addicionals aplicables per acollir-s'hi, i perden la seva eficàcia, llevat que es confirmin expressament, quan es modifiquin les servituds aeronàutiques o les afectacions aeronàutiques al planejament, segons que correspongui, amb posterioritat a la seva concessió.

b) Emetre, amb caràcter excepcional, els informes i els acords previs favorables que preveu aquesta secció, encara que les actuacions sobre les quals es pronunciiïn superin les servituds aeronàutiques o, si s'escau, les afectacions aeronàutiques al planejament.

2. Quan escaigui, de conformitat amb el que es preveu reglamentàriament, s'ha de sol·licitar l'informe del Ministeri de Defensa amb caràcter previ a l'adopció de les exempcions i les excepcions que preveu l'apartat 1, en el supòsit que les exempcions o les excepcions respectives afectin les servituds aeronàutiques dels aeroports ubicats en infraestructures d'utilització conjunta civil i militar o de les instal·lacions per a la navegació aèria civil que es trobin en terrenys de propietat del Ministeri de Defensa.»

Set. Es modifiquen els articles cinquanta-sis i cinquanta-set, que passen a quedar redactats de la manera següent:

«Article cinquanta-sis.

El personal de vol és el destinat al comandament o al pilotatge de l'aeronau, així com a l'exercici de funcions per a l'operació a bord d'aquesta, que són els qui en constitueixen la tripulació, i els pilots a distància d'aeronaus no tripulades.

Article cinquanta-set.

El personal de terra comprèn els directius, els tècnics i els auxiliars d'aeroport, aeròdrom i instal·lacions que donin suport directe a la navegació aèria, així com el personal que dugui a terme tasques de suport a l'operació amb aeronaus no tripulades.»

Vuit. Se'n modifica el capítol XI, que passa a tenir la redacció següent:

«CAPÍTOL XI

Del trànsit aeri

Article seixanta-set.

1. Als efectes d'aquesta Llei, es considera:

a) Trànsit aeri: el servei aeri que defineix l'article 2, apartat 4), del Reglament (CE) núm. 1008/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de setembre de 2008, sobre normes comunes per a l'explotació de serveis aeris a la Comunitat, i disposicions concordants, com un vol o una sèrie de vols per al transport de passatgers, càrrega o correu a canvi d'una remuneració o del pagament d'un lloguer.

b) Trànsit aeri regular: el servei aeri regular que defineix l'article 2, apartat 16), del Reglament (CE) núm. 1008/2008 del Parlament Europeu i del Consell, i normes concordants, com una sèrie de vols que compleixi totes les característiques següents:

1r que en cada vol hi hagi seients o capacitat de càrrega disponibles per a la seva adquisició de manera individual pel públic, sigui directament a la companyia aèria o a través dels seus agents autoritzats;

2n que estigui organitzat de manera que garanteixi el trànsit entre els dos mateixos o més aeroports:

i) o bé d'acord amb un horari publicat, o

ii) bé amb una regularitat o freqüència tals que constitueixin una sèrie sistemàtica evident.

c) Trànsit aeri no regular: qualsevol altre servei aeri no comprès a la lletra b).

2. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria autoritzar la realització de serveis aeris, així com exercir la inspecció necessària per garantir el compliment de les condicions establertes per obtenir l'autorització.

Article seixanta-vuit.

1. Es considera trànsit aeri internacional el que tingui escala en un territori estranger.

2. El trànsit de cabotatge comprèn qualsevol transport de passatgers, càrrega o correu que es faci entre llocs de sobirania espanyola, encara que per a això se sobrevoli territori o aigües jurisdiccionals d'un altre Estat.

Amb caràcter general, els serveis aeris de cabotatge estan reservats a companyies aèries de l'Espai Econòmic Europeu (EEE) o el tractament de les quals s'assimili a aquest en virtut dels acords en què la Unió Europea sigui part (d'ara endavant, tots dos espais, EEE ampliat). No obstant això, excepcionalment i en casos justificats degudament per raons d'interès general, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot autoritzar temporalment la realització de serveis de cabotatge a companyies de fora de l'EEE ampliat.

Article seixanta-nou.

Qualsevol aeronau que efectuï trànsit aeri internacional procedent o amb destinació fora del territori duaner de la Unió tal com es defineix a l'article 4 del Reglament 952/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 9 d'octubre de 2013, pel qual s'aprova el codi duaner de la Unió, ha de fer la seva entrada i sortida del territori espanyol per un aeroport duaner. Amb caràcter excepcional i per raons justificades degudament, els òrgans competents en matèria d'hisenda i interior poden autoritzar la utilització de qualsevol altre aeroport amb capacitat per acollir aquest tipus de trànsit en condicions segures.

El que disposa el paràgraf anterior és aplicable igualment al trànsit aeri entre la Península o les Balears i les Canàries.

En el cas de les aeronaus que no estiguin obligades a efectuar l'entrada o la sortida del territori espanyol per un aeroport duaner, els òrgans competents en matèria d'interior poden autoritzar la utilització de qualsevol aeroport amb capacitat per acollir aquest tipus de trànsit en condicions segures, per a la qual cosa s'han d'impulsar mesures per permetre als aeroports esmentats operar amb vols internacionals mitjançant procediments excepcionals, sempre sota estrictes garanties de seguretat i fiscalització.

Article setanta.

1. Els serveis aeris per al trànsit aeri internacional s'han d'establir mitjançant acords amb els estats interessats, sense perjudici del règim de lliure prestació de serveis a l'EEE ampliat, per les companyies aèries dels estats que formin part del dit EEE ampliat. No obstant això, les companyies aèries de tercers països han d'obtenir els permisos corresponents, llevat que l'acord internacional estableixi expressament el contrari.

Les autoritats d'aviació civil han de vetllar pel fet que les companyies aèries que operin en virtut dels acords de transport aeri internacional rebin un tracte just i equitatiu de conformitat amb el que preveuen aquests acords. Sense perjudici dels mecanismes de solució de controvèrsies que preveuen els acords esmentats, si es detecta un tracte desfavorable per a les aerolínies designades pel Regne d'Espanya, les autoritats d'aviació civil espanyoles han d'adoptar les mesures necessàries per revertir aquesta situació i garantir un tractament just i equitatiu.

2. Sense perjudici del que preveu l'apartat 1, en absència d'acord, o per a la realització d'operacions que no estiguin incloses directament en el que sigui aplicable, per a la realització de serveis del trànsit aeri internacional, es requereix una autorització expressa de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria subjecta al principi de reciprocitat. A més:

a) Per al transport aeri internacional regular, l'autorització, que té un caràcter excepcional, es pot atorgar quan quedi justificat per raons d'interès general.

b) Per al transport aeri internacional no regular, l'autorització està condicionada que no hi hagi una evidència de perjudici als serveis aeris regulars ja establerts i sempre que no es tracti de vols que es facin d'acord amb un horari publicat o que tinguin una regularitat o una freqüència tals que constitueixin una sèrie sistemàtica evident. Mitjançant una resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria es poden exceptuar de l'obtenció de l'autorització prèvia els vols mèdics d'emergència o altres vols d'emergència no programables que s'han de fer en les condicions que estableixi la resolució esmentada.

Article setanta-u.

Cap aeronau civil de fora de l'EEE ampliat no és autoritzada per volar sobre el territori espanyol sense tenir prou garantides, d'acord amb la normativa aplicable, les responsabilitats que pugui contreure per la realització de l'operació.»

Nou. Se'n modifica l'article cent trenta-vuit, que passa a tenir la redacció següent:

«Article cent trenta-vuit.

Per facilitar al propietari l'exercici dels seus drets, se li ha de notificar la troballa, si és conegut, i, en tot cas, s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat". Transcorregut el termini d'un any des de la data de la troballa, sense que hi concorri la reclamació del propietari, s'estima la presumpció legal d'abandonament.»

Deu. Se'n modifica l'article cent trenta-nou, que queda redactat de la manera següent:

«Article cent trenta-nou.

Si l'aeronau o les seves restes no es poden conservar o han transcorregut els terminis que estableix l'article anterior, el material es pot oferir a institucions educatives, culturals o sense ànim de lucre que acreditin una vinculació amb l'àmbit aeronàutic, prèvia emissió d'un informe per part d'Aviació Civil sobre el seu estat i la viabilitat d'ús. Les institucions esmentades tenen un termini de vint dies per sol·licitar l'adjudicació. Si, transcorregut el termini esmentat, no hi manifesten interès, l'aeronau o les seves restes es poden subhastar, i el producte de la venda s'ha de destinar en benefici de l'Estat.»

Onze. Es modifiquen el títol del capítol XVIII i l'apartat 1 de l'article cent cinquanta, que queden de la manera següent:

«CAPÍTOL XVIII

De l'aviació general i esportiva i dels treballs tècnics o científics

Article cent cinquanta.

1. Les aeronaus subjectes a regulació nacional, utilitzades en operacions d'aviació general o esportiva, entre d'altres, les de transport privat d'empreses i les d'escoles d'aviació, així com les dedicades a treballs tècnics o científics, queden subjectes a les disposicions d'aquesta Llei, quan hi siguin aplicables, amb les excepcions que s'expressen a continuació:

a) Poden efectuar un servei públic de transport aeri de persones, sense remuneració, a partir de l'entrada en vigor i l'aplicació de la norma reglamentària que desplegui les condicions per a la realització d'aquest tipus d'operacions.

b) No poden efectuar cap servei públic de transport aeri de coses, amb remuneració o sense.

c) Poden utilitzar terrenys diferents dels aeròdroms oficialment oberts al trànsit, amb l'autorització prèvia de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Dotze. Se'n modifica l'article cent cinquanta-u, que passa a quedar redactat de la manera següent:

«Article cent cinquanta-u.

1. A les activitats aèries que es portin a terme amb les finalitats de l'article anterior, d'acord amb la seva regulació específica, se'ls pot requerir la presentació d'una declaració responsable o d'una comunicació prèvia davant l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o la seva autorització, en els casos en què la naturalesa d'aquestes operacions, l'entorn o les circumstàncies en què es portin a terme comportin riscos especials per a la seguretat de les operacions aeronàutiques o de

tercers. Aquestes activitats estan sotmeses al control i la inspecció de l'Agència en els termes que estableix la legislació vigent.

2. A més, les aeronaus que comportin un baix risc, pels usos limitats i les característiques tècniques i operacionals, es poden exceptuar, en les condicions que s'estableixin reglamentàriament, dels requisits d'inscripció en el Registre de matrícula d'aeronaus civils, de l'obtenció del certificat d'aeronavegabilitat i de les habilitacions per a l'exercici de les funcions en vol, als quals es refereixen, respectivament, els articles vint-i-nou, trenta-sis i cinquanta-vuit d'aquesta Llei.

Es poden establir reglamentàriament les condicions especials aplicables a l'ús d'aquestes aeronaus de matrícula no espanyola.»

Tretze. Se'n modifica la disposició final cinquena, que passa a quedar redactada en els termes següents:

«Disposició final cinquena.

En relació amb el paràgraf tercer de l'article cinquè d'aquesta Llei, es declaren expressament aplicables a la navegació aèria militar els articles onze, disset, trenta-quatre a trenta-vuit, quaranta-cinc, quaranta-sis, cinquanta-dos a cinquanta-vuit, seixanta-u, cent trenta-quatre i qualsevol altre que en particular ho disposi així.

No obstant el que preveu el paràgraf anterior, s'exceptuen de l'obligació d'obtenir el certificat d'aeronavegabilitat les aeronaus militars no tripulades de menys de 25 kg, i es poden establir reglamentàriament altres excepcions de l'obtenció del certificat esmentat a les aeronaus a què es refereix l'article catorze, primer, així com el règim específic al qual queden subjectes altres aeronaus que siguin d'interès per a la defensa o per a la indústria espanyola de defensa.»

Article segon. *Modificació de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

La Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, queda modificada de la manera següent:

U. Es modifiquen els apartats 1 i 2 de l'article 2, que passen a tenir la redacció següent:

«1. Es regeixen per les normes que conté aquesta Llei les aeronaus, els productes, els components i els equips aeronàutics civils, els sistemes de gestió del trànsit aeri / la navegació aèria civils, els sistemes d'U-Space i d'informació comuna i els sistemes aeroportuaris, sense perjudici de les competències sobre aquests sistemes aeroportuaris que corresponguin a les comunitats autònomes, els serveis i les activitats relacionats amb l'aviació civil i el personal i les organitzacions civils que intervinguin en la seva execució i explotació.

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

2. Les aeronaus militars, els sistemes aeroportuaris, de gestió del trànsit aeri / de la navegació aèria i els serveis, les activitats i les instal·lacions adscrits a la defensa nacional, així com el seu personal, estan exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei i queden subjectes a la seva legislació específica. Sense perjudici d'això, el que disposa el títol II, capítol I, és aplicable en les instal·lacions militars i els sistemes de navegació aèria adscrits a la defensa nacional que prestin serveis a l'aviació civil.»

Dos. Se'n modifica l'article 7, que passa a tenir la redacció següent:

«1. Correspon al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic l'exercici de les competències de l'Estat en matèria de servei meteorològic i, en conseqüència, de les funcions següents:

- a) L'exercici de l'autoritat meteorològica aeronàutica en el territori nacional.
- b) La prestació dels serveis meteorològics d'observació, vigilància i predicció necessaris per contribuir a la seguretat, la regularitat i l'eficiència del trànsit aeri.
- c) La provisió als usuaris aeronàutics de la informació meteorològica necessària per a l'exercici de les seves funcions.
- d) Les que corresponen a l'autoritat nacional de supervisió dels proveïdors de serveis de navegació aèria meteorològics, incloent-hi les funcions d'inspecció i sanció que preveu aquesta Llei.

2. No obstant el que preveu l'apartat 1, lletres a) i d), reglamentàriament es poden atribuir les funcions reguladores que corresponguin a l'autoritat meteorològica aeronàutica i la condició d'autoritat nacional de supervisió dels proveïdors esmentats a un altre departament ministerial o a les entitats o als organismes adscrits a un altre ministeri.»

Tres. Se'n modifica l'article 20, apartat 1, per addicionar-hi un segon paràgraf, redactat de la manera següent:

«Els procediments i les actuacions duts a terme en l'exercici de les funcions d'inspecció aeronàutica de vigilància i control del compliment de les normes que ordenen les diferents activitats de l'aviació civil es regeixen pel que preveuen aquest títol i les seves normes d'aplicació i desplegament. Les actuacions dutes a terme en l'exercici de les funcions de verificació dels requisits exigits per obtenir i renovar els documents oficials que habiliten per a l'exercici de funcions, l'acompliment d'activitats i la prestació de serveis aeronàutics en els procediments iniciats a instància de l'interessat es regeixen per la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.»

Quatre. Se'n modifica l'article 21, que passa a tenir la redacció següent:

«Article 21. *Adscripció i exercici.*

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

2. Les actuacions pròpies de la inspecció esmentada les ha de dur a terme l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, directament o a través de persones físiques o jurídiques, amb capacitat i solvència tècnica acreditades, que actuïn sota la direcció i la supervisió de l'esmentat organisme públic, en els termes que es determinen en aquesta Llei i les seves normes de desplegament.

3. Les actuacions de comprovació del compliment de les normes tècniques de seguretat operacional de les infraestructures aeroportuàries de competència de les comunitats autònomes les pot dur a terme l'òrgan autonòmic competent en la matèria d'acord amb els mecanismes de cooperació que s'estableixin reglamentàriament.»

Cinc. Se'n modifica l'article 22, apartat 1, lletra b), per afegir-hi un nou ordinal, amb el contingut següent:

«12è Sostenibilitat del transport aeri.»

Sis. Se'n modifica l'article 25, apartat 2, lletra b), que passa a tenir la redacció següent:

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

Set. Se'n modifica l'article 28, que passa a tenir la redacció següent:

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

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

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

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

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

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

4. Finalitzada l'activitat inspectora, els responsables de l'actuació practicada han de remetre les actes i els informes corresponents a la unitat corresponent de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i han de formular, quan sigui procedent, una proposta d'incoació d'expedient sancionador.

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

Vuit. S'hi addiciona un nou article 29 bis, que queda redactat en els termes següents:

«Article 29 bis. *Prohibició de presentar noves declaracions o comunicacions habilitadores per a l'exercici d'activitats aeronàutiques civils.*

1. En els procediments administratius dirigits a revocar les declaracions o les comunicacions habilitadores per a l'exercici d'activitats aeronàutiques civils, a exclusió dels dirigits a l'exercici de la potestat sancionadora, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot declarar la concurrència de les circumstàncies que preveu l'apartat 4 de l'article 69 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

2. L'acte administratiu que declari la concurrència d'alguna de les circumstàncies a què es refereix l'apartat anterior pot determinar la impossibilitat de presentar, amb el mateix objecte, una nova declaració o comunicació habilitadora per a l'exercici d'activitats aeronàutiques civils durant un període de temps de fins a sis mesos, determinat en consideració a alguna de les circumstàncies següents en relació amb l'activitat declarada o comunicada:

a) La gravetat dels fets constatats en l'exercici de la potestat inspectora aeronàutica.

b) La falta d'esmena per l'afectat, quan això sigui possible, dels incompliments constatats en l'exercici de la potestat inspectora aeronàutica.

c) Haver presentat una nova declaració o comunicació habilitadora per a l'exercici d'activitats aeronàutiques civils, sense haver esmenat les circumstàncies que van donar lloc a la revocació de la declaració o comunicació revocada anterior.

d) L'afectació potencial a terceres persones que pugui tenir la continuació de l'activitat aeronàutica per part de la persona sobre la qual es pretén establir la mesura.»

Nou. Es modifica la regla 8a de l'article 33 i s'hi addiciona una nova regla 16a:

La regla 8a passa a quedar redactada en els termes següents:

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

La nova regla 16a té la redacció següent:

«16a Abstenir-se de presentar, amb el mateix objecte, una declaració o comunicació habilitadora per a l'exercici d'activitats aeronàutiques civils, pel temps en què estigui suspès aquest dret de conformitat amb el que preveu l'article 29 *bis*.»

Deu. S'introdueixen les modificacions següents a l'article 34:

1. Se'n modifica la regla 3a, que passa a quedar redactada de la manera següent:

«3a Atendre en tot moment, amb la diligència i la bona fe degudes, les responsabilitats derivades de l'exercici de les funcions atribuïdes o la realització de les activitats per a les quals estigui habilitat, i, si s'escau, designat.»

2. S'addiciona a la regla 4a un nou paràgraf, amb la redacció següent:

«Als efectes que preveu aquest apartat, el personal aeronàutic que participi en l'operació amb sistemes d'aeronaus no tripulades ("UAS"), obligat a abstenir-se de dur a terme les seves tasques sota els efectes de l'alcohol o substàncies psicoactives, s'ha de sotmetre a les proves d'alcoholèmia i substàncies psicoactives que li requereixin les forces i els cossos de seguretat en l'exercici de les funcions atribuïdes per la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, de forces i cossos de seguretat, i sense perjudici de les mesures que, si s'escau, adoptin els operadors o l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Onze. Es modifica la regla 3a de l'article 36, que passa a quedar redactada en els termes següents:

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

Dotze. Se'n modifica l'article 38, que passa a tenir la redacció següent:

«Article 38. *Obligacions específiques dels proveïdors civils de serveis de gestió del trànsit aeri / de la navegació aèria.*

Els que hagin estat habilitats i, si s'escau, designats proveïdors de serveis de gestió del trànsit aeri / de la navegació aèria queden subjectes a les obligacions següents:

1a Complir les condicions i els requisits exigits per a la seva habilitació i, si s'escau, designació.

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

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

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

Tretze. S'introdueixen les modificacions següents a l'article 44:

1. Es modifica la lletra a) de l'apartat 2, que passa a tenir la redacció següent:

«a) S'hagi causat un incident greu en l'aviació tripulada.»

2. Es modifica la lletra a) de l'apartat 3, que passa a quedar redactada de la manera següent:

«a) S'hagi causat un accident en l'aviació tripulada.»

Catorze. Se'n modifica l'article 45 bis, que passa a tenir la redacció següent:

«Article 45 bis. *Infraccions en relació amb l'assistència i la compensació als passatgers.*

1. Constitueix una infracció greu l'incompliment de les decisions emeses per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en relació amb les reclamacions dels passatgers formulades a l'empara del Reglament (CE) 261/2004 del Parlament i del Consell, d'11 de febrer de 2004, pel qual s'estableixen normes comunes sobre compensació i assistència als passatgers aeris en cas de denegació d'embarcament i de cancel·lació o gran retard dels vols.

Als efectes d'aplicar el que disposa aquest apartat, es considera que s'ha produït un incompliment quan, passats tres mesos des de la data de la notificació de la decisió emesa per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, no s'hagin portat a terme les accions necessàries per al seu compliment.

2. Constitueix una infracció lleu el compliment tardà o defectuós de les decisions emeses per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en relació amb les reclamacions dels passatgers formulades a l'empara del Reglament (CE) 261/2004 del Parlament i del Consell, d'11 de febrer de 2004, pel qual s'estableixen normes comunes sobre compensació i assistència als passatgers aeris en cas de denegació d'embarcament i de cancel·lació o gran retard dels vols.

A aquests efectes, es considera que el compliment és tardà quan s'efectua en el període comprès entre un i tres mesos des de la data de notificació de la decisió emesa per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Quinze. S'hi addiciona un nou article 45 *ter*, que queda redactat en els termes següents:

«Article 45 *ter*. *Infraccions en relació amb la utilització de sistemes d'aeronaus no tripulades ("UAS")*.

1. Constitueixen infraccions lleus en matèria d'utilització de sistemes d'aeronaus no tripulades, d'ara endavant "UAS", les accions i les omissions següents:

a) En matèria de registre d'operadors d'UAS:

1a no estar inscrit com a operador d'UAS en el registre corresponent, quan això sigui exigible d'acord amb la normativa aplicable;

2a registrar-se en un Estat membre diferent del de residència, en el cas d'operadors d'UAS que siguin persones físiques, o d'aquell en què tinguin el seu centre d'activitat principal, si es tracta de persones jurídiques;

3a subministrar o mantenir informació inexacta o incompleta en el registre de l'operador d'UAS, o

4a estar registrat en més d'un Estat membre a la vegada.

b) En matèria d'identificació d'aeronaus no tripulades:

1a no haver incorporat el número de registre digital únic en les aeronaus no tripulades;

2a no tenir actiu l'accessori o el sistema d'identificació directa a distància, quan sigui exigible per a l'operació amb l'aeronau no tripulada, o

3a no indicar el número de registre de l'operador d'UAS, quan l'operador d'UAS estigui obligat a registrar-se.

c) En matèria d'operacions d'aeronaus no tripulades:

1a Operar UAS en la categoria oberta incomplint els requisits o les limitacions operacionals aplicables.

2a Operar UAS en la categoria específica incomplint els requisits o les limitacions operacionals aplicables, o excedint l'abast o les obligacions, segons que correspongui:

i) de la declaració operacional, incloent-hi la no subjecció als escenaris estàndard de què es tracti;

ii) del certificat d'operador d'UAS lleugers ("LUC");

iii) de l'autorització operacional, o

iv) de l'autorització d'operacions d'UAS en el marc de clubs i associacions d'aeromodelisme.

3a Operar UAS en la categoria específica utilitzant aeronaus no tripulades que no apareguin en la declaració operacional, en l'autorització operacional o en el certificat d'operador d'UAS lleugers ("LUC").

4a Operar UAS en les categories específica o certificada incomplint les limitacions o els requisits operacionals aplicables a aquestes categories o els requisits o les normes de la reglamentació de l'aire que hi siguin aplicables.

5a Operar UAS en la categoria específica, totalment o parcialment en l'espai aeri subjecte a sobirania espanyola, quan l'operador d'UAS estigui registrat en un altre Estat membre, incomplint els requisits específics per a l'exercici d'operacions transfrontereres o fora de l'Estat de registre.

6a Operar UAS en una zona geogràfica d'UAS, sigui quina sigui la seva naturalesa o denominació, incomplint les prohibicions, les limitacions, les condicions o els requisits establerts a aquest efecte, incloent-hi la falta de permís

expres del titular o l'administrador de la construcció, l'edifici o la infraestructura quan aquest sigui exigible i l'incompliment del deure de coordinació o de les mesures acordades a aquest efecte, quan sigui exigible de conformitat amb la normativa aplicable.

d) En matèria de formació de pilots a distància:

1a Impartir formació sense haver presentat amb anterioritat la comunicació prèvia, la declaració responsable o sense haver obtingut prèviament l'autorització de conformitat amb el mitjà d'intervenció que exigeix la normativa aplicable.

2a L'incompliment per les entitats habilitades per a la formació de pilots a distància dels requisits que conté la comunicació prèvia, la declaració responsable o els que estableix l'autorització que els faculti per a l'exercici de l'activitat, de conformitat amb el mitjà d'intervenció exigint per la normativa aplicable.

e) En matèria de coordinació d'operacions d'UAS, l'incompliment pel gestor de la infraestructura aeroportuària o pel proveïdor de serveis de trànsit aeri del deure de coordinar-se amb l'operador d'UAS o no justificar-ne la denegació.

2. Constitueixen infraccions administratives greus les infraccions tipificades com a lleus en aquest article quan hi concorri alguna de les circumstàncies que estableix l'article 44.2.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus les infraccions que tipifica com a lleus aquest article, quan hi concorri alguna de les circumstàncies que estableix l'article 44.3.»

Setze. Se'n modifica l'article 46, que passa a quedar redactat en els termes següents:

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

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

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

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

3a L'incompliment de les condicions d'aïllament i estiba de la càrrega establertes reglamentàriament.

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

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

6a L'acceptació per al transport per via aèria de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials sense disposar de l'autorització administrativa que sigui preceptiva.

7a L'error o l'omissió en la documentació, o la falta de documentació de la mercaderia perillosa, que no afecti les condicions de transport d'aquesta.

8a L'omissió de l'etiquetatge, del marcatge, o de qualsevol altra senyalització exigible per la reglamentació.

9a L'incompliment de les limitacions de les quantitats a transportar.

10a La utilització d'envasos o embalatges no homologats, deteriorats greument, que presentin fugues o que no tinguin algun dels requisits tècnics exigits.

11a L'incompliment de les normes d'embalatge en comú en un mateix paquet.

12a L'incompliment de les normes sobre instruccions d'embalatge.

13a L'incompliment de la prohibició de fumar en la proximitat de les aeronaus que transportin mercaderies perilloses o subjectes a normes especials, sempre que s'hagin adoptat les mesures adequades perquè sigui possible conèixer-ne l'existència.

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

15a La no adopció de les mesures de seguretat i protecció establertes per als casos d'accident o incident greu, excepte en cas d'impossibilitat.

16a L'ocultació, la no declaració o la declaració falsa d'una mercaderia perillosa per transportar-la per via aèria que no hagi causat risc per a la seguretat aèria.

2. Constitueix una infracció administrativa greu:

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

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

3a La indicació inadequada en els documents de transport de la mercaderia perillosa o subjecta a una norma especial transportada, quan afecti les condicions de transport.

4a L'incompliment de les condicions o prohibicions de segregació o separació de la càrrega establertes reglamentàriament.

5a El transport de mercaderies perilloses o subjectes a normes especials, en condicions diferents a les fixades per la reglamentació d'aquest transport, sense la corresponent dispensa o aprovació especial.

6a El transport de mercaderies prohibides en les instruccions tècniques per al transport sense riscos de mercaderies perilloses per via aèria, sense les dispenses reglamentàries.

7a El transport de mercaderies perilloses en aeronaus que transportin passatgers, quan les normes reguladores només permetin el transport de la mercaderia perillosa esmentada en aeronaus de càrrega.

8a L'ocultació, la no declaració o la declaració falsa d'una mercaderia perillosa per al seu transport per via aèria que hagi causat un succés. A aquests efectes, s'entén per succés el que defineix l'article 2, número 7, del Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relatiu a la notificació, l'anàlisi i el seguiment de successos en l'aviació civil, que modifica el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen la Directiva 2003/42/CE del Parlament Europeu i del Consell i els reglaments (CE) núm. 1321/2007 i (CE) núm. 1330/2007 de la Comissió, i normes concordants.

9a Les infraccions que tipifica com a lleus l'apartat 1, quan hi concorri alguna de les circumstàncies que estableix l'article 44.2.

3. Constitueixen una infracció administrativa molt greu les infraccions que tipifiquen com a lleus o greus els apartats precedents, quan hi concorri alguna de les circumstàncies que estableix l'article 44.3.»

Disset. S'hi addiciona un nou article 47 bis, amb la redacció següent:

«Article 47 bis. *Infraccions en matèria de servituds aeronàutiques no acústiques i altres mesures de protecció de la navegació aèria.*

1. Constitueixen infraccions administratives lleus en matèria de servituds aeronàutiques no acústiques i les mesures de protecció de la navegació aèria davant els obstacles i les activitats que puguin implicar un perill per a la seguretat les següents:

a) La realització de construccions, instal·lacions o plantacions ubicades als espais i les zones afectats per les servituds aeronàutiques establertes legalment que no disposin de l'acord favorable previ i preceptiu en matèria de servituds aeronàutiques o que, havent-se atorgat, s'incompleixi.

b) La generació de qualsevol obstacle situat fora de les servituds aeronàutiques establertes legalment d'una alçària igual o superior a cent metres respecte al nivell del terreny o l'aigua circumdant, quan no disposi de l'acord favorable previ i preceptiu en matèria de servituds aeronàutiques o, havent-se atorgat, s'incompleixi.

c) La realització d'activitats no permeses o que incompleixin les limitacions, condicions o obligacions establertes per raó de les servituds aeronàutiques o altres mesures de protecció de la navegació aèria, de conformitat amb el que preveuen la Llei 48/1960, de 21 de juliol, i les seves disposicions de desplegament.

2. Constitueixen infraccions administratives greus les actuacions següents quan hagin requerit l'aplicació de mesures de mitigació de riscos a fi de no comprometre la seguretat o la regularitat de les operacions de les aeronaus o, si s'escau, el funcionament correcte de les instal·lacions per a la navegació aèria:

a) La realització de construccions, instal·lacions o plantacions als espais i les zones afectats per les servituds aeronàutiques establertes legalment quan no disposin de l'acord favorable previ i preceptiu en matèria de servituds aeronàutiques o incompleixin aquest acord.

b) La generació de qualsevol obstacle situat fora de les servituds aeronàutiques establertes legalment que s'elevi a una alçària de cent metres o superior respecte al nivell del terreny o l'aigua circumdant que no disposi de l'acord favorable previ i preceptiu en matèria de servituds aeronàutiques o incomplint aquest acord.

c) La realització d'activitats no permeses per raó de les servituds aeronàutiques o altres mesures de protecció de la navegació aèria, de conformitat amb el que preveu la Llei 48/1960, de 21 de juliol.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus quan, a més del que exposen els apartats 1 i 2, s'hagi ocasionat un succés, entenent per tal el que esmenta l'article 46.2, regla 8a; hagi quedat afectada la regularitat de les operacions d'aeronaus o, si s'escau, el funcionament correcte de les instal·lacions per a la navegació aèria.»

Divuit. S'hi addiciona un nou article 47 *ter*, amb la redacció següent:

«Article 47 *ter*. *Infraccions en relació amb la sostenibilitat del transport aeri.*

1. En el marc del que disposa el Reglament (UE) 2023/2405 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 d'octubre de 2023, relatiu a la garantia d'unes condicions de competència equitatives per a un transport aeri sostenible (d'ara endavant, "ReFuelEU Aviation"), i de conformitat amb el que resulti en aplicació de les seves disposicions, constitueixen infraccions administratives en matèria de sostenibilitat del transport aeri les que estableix aquest article.

2. Són infraccions lleus les accions o les omissions següents:

a) En relació amb els operadors d'aeronaus obligats de conformitat amb el que preveu el ReFuelEU Aviation, i dels quals el Regne d'Espanya sigui responsable de la supervisió i l'execució per al compliment del Reglament esmentat:

1r El retard injustificat en el compliment de les obligacions d'informació exigibles de conformitat amb el Reglament esmentat o el retard a proporcionar la informació necessària per demostrar que compleix les seves obligacions quan la hi requereixin els òrgans competents en matèria d'aviació civil, llevat que constitueixi una infracció greu.

2n L'incompliment de l'obligació que la informació s'hagi verificat de conformitat amb el que preveu el Reglament ReFuelEU Aviation.

b) En relació amb les entitats gestores d'aeroports obligats de conformitat amb el que preveu el ReFuelEU Aviation:

1r L'incompliment del termini per a l'adopció de les mesures necessàries per esmenar la falta d'accés adequat dels operadors d'aeronaus als combustibles d'aviació sostenibles.

2n El retard injustificat a facilitar la informació necessària per demostrar que compleix les seves obligacions quan la hi hagin requerit els òrgans competents en matèria d'aviació civil.

3. Són infraccions greus les accions o les omissions següents:

a) En relació amb els operadors d'aeronaus obligats de conformitat amb el que preveu el ReFuelEU Aviation i dels quals el Regne d'Espanya sigui responsable de la supervisió i l'execució per al compliment del Reglament esmentat:

1r L'incompliment injustificat de les obligacions de proveïment de combustible d'aviació exigibles, de conformitat amb el que preveuen el Reglament esmentat i la seva normativa de desplegament, en els aeroports en què aquest sigui aplicable.

2n L'incompliment de l'obligació de comunicació de la informació exigible de conformitat amb el Reglament esmentat, quan la hi hagin requerit els òrgans competents en matèria d'aviació civil.

3r El compliment defectuós de les obligacions de subministrar informació de conformitat amb el Reglament esmentat, o de l'obligació de proporcionar la informació necessària per demostrar el compliment de les seves obligacions quan la hi hagin requerit prèviament els òrgans competents en matèria d'aviació civil.

A aquests efectes, s'entén que el compliment és defectuós quan la informació facilitada sigui insuficient per assolir el fi per al qual es va requerir.

b) En relació amb les entitats gestores d'aeroports obligats de conformitat amb el que preveu el ReFuelEU Aviation:

1r La no adopció de les mesures necessàries i suficients per esmenar la falta d'accés adequat dels operadors d'aeronaus als combustibles d'aviació sostenibles.

2n No facilitar la informació necessària per demostrar el compliment de les seves obligacions quan la hi hagin requerit prèviament els òrgans competents en matèria d'aviació civil.»

Dinou. Se'n modifica l'article 50, que queda redactat de la manera següent:

«Article 50. *Infraccions del deure de col·laboració amb l'Administració aeronàutica i dels deures relatius a la protecció i l'ús de la informació.*

1. Constitueixen infraccions administratives lleus del deure de col·laboració amb l'Administració aeronàutica i dels deures relatius a la protecció i l'ús de la informació les següents:

1a El retard de les entitats col·laboradores en la tramesa de les actes i els informes d'inspecció a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

2a La negativa a expedir o proporcionar els documents o registres acreditatius de l'entrenament, les comprovacions, les verificacions i les qualificacions de les activitats i del personal aeronàutic en els períodes de temps que estableixen les disposicions aplicables, o no fer-ho en el termini que s'hi estableix.

3a L'incompliment o el compliment defectuós de l'obligació de notificar els successos de l'aviació civil o la falta de col·laboració amb l'Administració en el compliment de les obligacions associades a la notificació de successos.

2. Constitueixen infraccions administratives greus les següents:

1a L'incompliment del deure de comunicació dels incidents greus d'aviació civil a l'autoritat encarregada de les investigacions tècniques de seguretat.

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

3a L'incompliment dels deures de reserva i confidencialitat, ús adequat i protecció de les fonts d'informació, no tipificat com a molt greu, que estableixen els articles 18 i 26.2, lletra c), d'aquesta Llei; el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, i el Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relatiu a la notificació de successos en l'aviació, que modifica el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen la Directiva 2003/42/CE del Parlament Europeu i del Consell i els reglaments (CE) núm. 1321/2007 i (CE) núm. 1330/2007 de la Comissió, i disposicions complementàries.

4a L'incompliment pels subjectes sotmesos a aquesta Llei de l'obligació d'informar justificadament sobre les mesures a adoptar o de les raons per les quals no s'han d'adoptar mesures, com a conseqüència de les recomanacions trameses per l'autoritat d'investigació tècnica d'accidents o el retard a complir aquestes obligacions, així com de l'obligació d'informar sobre el seu estat de compliment o possibles desviacions.

5a L'incompliment pels proveïdors de béns i serveis aeronàutics del deure de disposar de normes internes sobre la manera com apliquen dins de la seva organització els principis de cultura justa, de conformitat amb el que estableix el Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, així com la insuficiència manifesta de les normes esmentades apreciada

per l'organisme competent en el procediment sobre la seva revisió o l'incompliment de les normes internes aplicables o de la revisió acordada per l'organisme competent.

3. Constitueixen infraccions administratives molt greus les següents:

1a El falsejament de les actes i dels informes per part de les entitats col·laboradores.

2a L'incompliment del deure de comunicació dels accidents d'aviació civil a l'autoritat encarregada de les investigacions tècniques de seguretat.

3a El fet d'impedir o obstaculitzar les investigacions de l'autoritat encarregada de les investigacions tècniques de seguretat o l'exercici de les funcions d'inspecció aeronàutica.

4a La simulació, l'ocultació, l'alteració o la destrucció de dades, registres, enregistraments, materials, informacions i documents útils per a les investigacions de l'autoritat encarregada de les investigacions tècniques de seguretat o l'exercici de les funcions d'inspecció aeronàutica.

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

6a L'incompliment de l'obligació de proporcionar la llista validada de totes les persones a bord de l'aeronau o la llista de mercaderies perilloses embarcades en els terminis que estableix la normativa europea aplicable, en cas d'accident aeri.

7a L'incompliment de l'obligació de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i familiars d'accident aeri amb el contingut mínim establert reglamentàriament, així com que la companyia aèria no l'executi o l'executi deficientment en cas que s'esdevingui l'accident esmentat.

8a L'incompliment pels proveïdors de béns i serveis aeronàutics de l'obligació d'abstenir-se d'adoptar mesures desfavorables davant els seus empleats i el personal contractat en contravenció del que disposen aquesta Llei i el Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014.»

Vint. Se'n modifica article 52, apartat 1, que passa a quedar redactat en els termes següents:

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

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

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

c) En les infraccions en relació amb l'assistència i la compensació als passatgers, a les companyies aèries.

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

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

f) En les infraccions relatives a les obligacions en matèria de sostenibilitat del transport aeri, segons que correspongui, els operadors aeris responsabilitat de l'Estat espanyol, les entitats gestores d'aeroports i els altres subjectes, inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei, obligats pel Reglament (UE) 2023/2405 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 d'octubre de 2023, relatiu a la garantia

d'unes condicions de competència equitatives per a un transport aeri sostenible (ReFuelEU Aviation) i la seva normativa de desplegament.

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

h) En les infraccions en relació amb la gestió d'afluència del trànsit aeri (ATFM), als proveïdors civils de serveis de trànsit aeri (ATS), als operadors d'aeronaus, als gestors aeroportuaris o a les entitats de gestió de l'afluència de trànsit aeri.

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

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

k) En les infraccions en relació amb la utilització d'UAS, l'operador, l'entitat responsable de la formació, l'examen o l'avaluació dels pilots a distància, el gestor aeroportuari o el proveïdor de serveis de trànsit aeri, segons que correspongui.»

Vint-i-u. Se'n modifica l'article 55, per fer una nova redacció de l'apartat 5 i addicionar-hi un nou apartat 6, que queden redactats de la manera següent:

«5. No obstant el que disposen els apartats anteriors, la infracció que tipifica l'article 47 *ter*, apartat 3, lletra a), ordinal 1r, se sanciona amb una multa del doble de l'import que resulti de multiplicar el preu mitjà anual del combustible d'aviació per tona per la quantitat total no proveïda anualment.

6. Les multes tenen naturalesa de crèdit de dret públic i el seu import es pot exigir per la via de constrenyiment.»

Vint-i-dos. Se'n modifica l'article 58, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«Article 58. *Òrgan competent per a la imposició de les sancions.*

En l'àmbit de les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, correspon a la persona titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la competència per a la imposició de les sancions que preveu aquesta Llei.»

Vint-i-tres. Es modifiquen l'article 62, l'apartat 1 de l'article 63 i l'article 64, que passen a tenir la redacció següent:

L'article 62 queda redactat de la manera següent:

«Article 62. *Iniciació.*

Els procediments sancionadors per les infraccions administratives tipificades en aquesta Llei s'inicien sempre d'ofici per un acord del titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, bé per pròpia iniciativa o com a conseqüència d'una ordre superior, petició raonada d'altres òrgans administratius o denúncia.»

L'apartat 1 de l'article 63 queda redactat de la manera següent:

«1. En qualsevol moment del procediment sancionador, el titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot adoptar, amb l'audiència prèvia de l'interessat i mitjançant una resolució motivada, qualsevol de les

mesures que enumera l'article 30 d'aquesta Llei i qualssevol altres que, atenent les circumstàncies del cas, siguin necessàries per assegurar l'efectivitat de la resolució que pugui recaure en el procediment o la bona finalitat d'aquest, així com per evitar el manteniment dels efectes de la infracció, si hi ha elements de judici suficients per fer-ho.

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

L'article 64 queda redactat de la manera següent:

«Article 64. *Instrucció.*

1. La instrucció dels procediments sancionadors derivats de les infraccions administratives tipificades en aquesta Llei correspon a l'òrgan de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria que tingui atribuïda la competència esmentada.

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

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

Completada la instrucció, s'ha de remetre la proposta de resolució, juntament amb tots els documents, testimonis, actuacions, actes administratius, notificacions i altres diligències que s'hagin fet en el procediment, a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, que se'n fa càrrec i n'ha de tramitar la continuació, sense perjudici que aquesta pugui disposar la pràctica de noves diligències per part de l'instructor, amb la redacció consegüent d'una nova proposta de resolució per part d'aquest últim.

3. Després de la resolució del procediment, l'arxiu de les actuacions fetes correspon al titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Vint-i-quatre. Se'n modifica l'article 65 que passa a tenir la redacció següent:

«El termini per emetre resolució i notificació en aquests procediments és de divuit mesos en els procediments per infraccions molt greus, de dotze mesos en el cas d'infraccions greus, i de nou mesos quan s'incòin per infraccions lleus. Transcorregut aquest termini sense resolució expressa, la persona titular de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria ha de declarar la caducitat del procediment i ordenar l'arxivament de les actuacions, amb els efectes que preveu l'article 95 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.»

Vint-i-cinc. Es modifica l'apartat 3 de la disposició addicional dissetena, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«3. L'import de la prestació, "P", és resultat d'aplicar la fórmula següent:

$$"P" = "q" \times "m"$$

On:

"q" és la quantia unitària de 0,50 € per franja horària assignada i 0,25 € per horari facilitat.

i "m":

a) Per a cada gestor aeroportuari, el conjunt de franges horàries assignades o horaris facilitats en l'aeroport corresponent en la programació final de cada mes natural, de conformitat amb el registre del coordinador.

b) Per a cada operador aeri, el nombre total de franges horàries assignades o horaris facilitats de què disposin en la programació final de cada mes natural, conforme al registre del coordinador.»

Vint-i-sis. Es modifiquen les disposicions addicionals dinovena i vintena, que passen a quedar redactades de la manera següent:

«Disposició addicional dinovena. *Silenci administratiu negatiu.*

1. En les activitats de l'aviació civil, siguin amb aeronaus tripulades o no tripulades, subjectes a la normativa nacional, per raons imperioses d'interès general relatives a la seguretat aèria, s'entenen inclosos en l'excepció que preveu l'article 24.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, els procediments sobre autorització d'operacions aèries i ús de l'espai aeri; sobre operacions especials, així com sobre autoritzacions d'aeronavegabilitat, inicial i continuada, incloent-hi les emeses al personal involucrat en aquest àmbit.

A més, l'excepció que preveu el paràgraf anterior és aplicable per idèntiques raons imperioses d'interès general a l'aprovació de servituds aeronàutiques i a la certificació del personal de formació dels pilots a distància.

2. Els procediments en què les disposicions europees aplicables incloguin l'exigència d'obtenir o renovar una certificació, autorització, aprovació, llicència, habilitació o qualsevol altre acte exprés per a l'acompliment de l'activitat o l'exercici del dret, s'entenen inclosos en l'excepció que preveu l'article 24.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, relativa al dret de la Unió Europea.

Disposició addicional vintena. *Tarifes per a ajudes a la navegació aèria.*

Les tarifes per l'ús de les instal·lacions i dels serveis de la navegació aèria en ruta es regeixen per l'Acord multilateral relatiu a les tarifes per a ajudes a la navegació aèria, fet a Brussel·les el 12 de febrer de 1981, ratificat per l'Instrument de 14 d'abril de 1987, i per les disposicions que es dictin de conformitat amb aquest.

Les modificacions de les tarifes i les seves condicions de pagament que, de conformitat amb la normativa esmentada, s'adoptin en el si d'Eurocontrol, són aplicables directament al Regne d'Espanya. No obstant això, als efectes exclusius de publicitat, les modificacions i condicions de pagament esmentades s'han de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat", per una resolució de la persona titular de la Direcció General d'Aviació Civil.»

Vint-i-set. S'hi afegeix una nova disposició addicional, amb la redacció següent:

«Disposició addicional vint-i-unena.

El personal que opera els mitjans de transport aeri i que en controla el trànsit pot informar sobre accions o omissions que puguin posar en risc la seguretat en el transport segons el que recull el Reglament (UE) núm. 376/2014.»

Disposició addicional primera. *Actualització de referències.*

Les referències de la disposició addicional segona del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, a les propostes de servituds aeronàutiques s'entenen fetes a les afectacions aeronàutiques al planejament.

Disposició addicional segona. *Anàlisi dels serveis liberalitzats de control de trànsit aeri.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de portar a terme, amb caràcter triennal, una anàlisi dels serveis de control de trànsit aeri d'aeròdrom per avaluar, des d'un punt de vista de seguretat, técnicooperatiu i de qualitat del servei el rendiment del sistema, i ha de portar a terme un estudi particularitzat de la prestació d'aquests serveis a les torres de control on estan liberalitzats.

Disposició addicional tercera. *Utilització d'aeronaus no tripulades en operacions agràries i inspeccions de línies elèctriques.*

Les operacions agràries i les inspeccions de línies elèctriques que es duguin a terme mitjançant la utilització de sistemes d'aeronaus no tripulades («UAS») es regeixen per la normativa comunitària aplicable. A més, s'ha de promoure i facilitar la normativa per als UAS en inspeccions de línies elèctriques perquè puguin volar fora de la distància visual (BVLOS) respectant la normativa europea.

Disposició addicional quarta. *Rutes PBN per a operacions d'emergència.*

L'autoritat aeronàutica ha de simplificar i promoure l'aprovació de rutes PBN per a operacions d'emergència (helicòpters HEMS; policials i de bombers), segons la normativa europea i en el rang legislatiu recomanat.

Disposició addicional cinquena. *Connexió de l'aeroport de Barcelona Josep Tarradellas amb la xarxa d'alta velocitat ferroviària.*

Es defineix la connexió de l'aeroport de Barcelona Josep Tarradellas amb la xarxa d'alta velocitat ferroviària com una actuació estratègica i prioritària del Govern.

Amb aquesta finalitat, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de redactar, tan aviat com sigui possible, l'estudi informatiu necessari per adaptar l'estació del Prat de Llobregat als requeriments necessaris per a la seva operativitat com a connector de l'alta velocitat ferroviària amb l'aeroport de Barcelona.

Aquest estudi ha de considerar i incloure els elements necessaris per a una connexió intermodal eficient amb el servei de Rodalies de Catalunya de la mateixa estació, que ha de disposar aviat del nou servei de llançadora a la T1 i la T2.

Disposició addicional sisena. *Aeròdroms que no tenen la qualificació estatal d'interès general.*

El que recull aquesta Llei s'entén sense perjudici de les competències que tinguin assumides les comunitats autònomes i les ciutats amb estatut d'autonomia en matèria d'aeròdroms que no estiguin considerats d'interès general per a l'Estat.

Disposició addicional setena. *Avals d'Aena, SME, SA, i de les societats mercantils estatals del seu grup empresarial.*

Amb efectes des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, Aena, SME, SA, i les societats mercantils estatals en què participi directament o indirectament del seu grup empresarial, poden formalitzar avals o un altre tipus de garanties a compte de tercers, incloent-hi cartes de patrocini, a favor de les societats mercantils en el capital de les quals participin directament o indirectament, en relació amb les operacions de crèdit que es concertin, amb els contractes relacionats amb la seva activitat o amb les obligacions derivades de concursos d'adjudicació en què participin.

Disposició addicional vuitena. *Concessió d'un crèdit extraordinari per a l'atenció d'obligacions d'anys anteriors de la subvenció al trànsit aeri regular.*

Per atendre obligacions d'exercicis anteriors, es concedeix un crèdit extraordinari en el pressupost de la secció 17 «Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible», servei 34 «Direcció General d'Aviació Civil», programa 441O «Subvencions i suport al transport aeri» i concepte 484 «Per satisfer la subvenció al trànsit aeri regular. Exercicis anteriors», per un import de 319.211 milers d'euros. El seu finançament s'ha de dur a terme de conformitat amb l'article 46 de la Llei 31/2022, de 23 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2023. S'atorga a aquest crèdit el caràcter de crèdit incorporable, al qual no és aplicable respecte del seu finançament el que estableix l'article 50 de la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària, i hi és aplicable el que preveu l'article 59.

Disposició addicional novena. *Comissió Nacional per al Transport Aeri.*

1. Amb la finalitat de promoure la cooperació entre l'Administració General de l'Estat i de les comunitats autònomes, garantir una connectivitat aèria adequada, assegurar un desenvolupament equilibrat del sistema aeroportuari i millorar la competitivitat del sector de transport aeri a Espanya, es crea una Comissió Nacional per al Transport Aeri, que està constituïda pel ministre de Transports i Mobilitat Sostenible i pels consellers de les comunitats autònomes competents en el ram de transport aeri. Quan la naturalesa dels assumptes de què s'ha de tractar ho requereixi així, es poden incorporar a la Comissió esmentada representants d'altres departaments de l'Administració General de l'Estat o de les comunitats autònomes afectades.

2. El president és el ministre de Transports i Mobilitat Sostenible i es reuneix, almenys, un cop l'any.

3. La convocatòria de la Comissió l'efectua el president, ja es tracti d'una reunió ordinària o de les extraordinàries que se celebrin per al tractament d'assumptes que no admetin una demora. En aquest últim cas, la convocatòria es pot formular a instància de qualsevol dels membres.

4. Entre les seves funcions hi ha:

a) Analitzar el funcionament dels comitès de coordinació aeroportuària, així com dels processos de tramitació i aprovació dels plans directors i, si s'escau, fer propostes de millora en aquests àmbits.

b) Analitzar la cooperació entre els òrgans competents en matèria aeroportuària de l'Estat i les CA en relació amb la coordinació de la política aeroportuària de l'Estat, amb les polítiques urbanístiques, territorials i mediambientals de les CA, amb el desenvolupament de rutes aèries i amb l'accessibilitat i la connectivitat de l'aeroport amb altres mitjans i vies de transport, i proposar, si s'escau, les actuacions de millora en aquests àmbits.

c) Supervisar les actuacions que els òrgans competents de l'Estat porten a terme per protegir i defensar els drets dels passatgers del transport aeri, i proposar, si s'escau, les actuacions de millora en aquesta matèria.

Disposició addicional desena.

En el termini de tres mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, i en el marc de la nova regulació per a l'establiment de coeficients reductors que permetin anticipar l'edat de jubilació en el sistema de la Seguretat Social, el Govern ha d'instar d'ofici la iniciació del procediment per aplicar-lo al personal sanitari que exerceixi la seva activitat professional en mitjans aeris.

Disposició addicional onzena. *Enfortiment de les infraestructures de ciberseguretat en el sector aeri.*

1. Les companyies aèries, en col·laboració amb les administracions competents en matèria de ciberseguretat, han de desplegar mesures i plans específics per a la protecció davant eventuais ciberatacs de qualsevol naturalesa. Les mesures i els plans han d'incloure:

a) Plans de resposta a atacs cibernètics i altres amenaces potencials. Aquests plans han d'establir procediments clars per restaurar operacions en el mínim temps possible.

b) Disposar d'experts en ciberseguretat preparats per respondre ràpidament a incidents, amb protocols d'actuació definits en cas de ciberatacs.

c) Fer simulacres de ciberatacs per millorar i enfortir la capacitat de resposta del personal de les aerolínies davant possibles atacs.

d) Implementar sistemes de recuperació automàtica amb tecnologies d'autoreparació que restaurin sistemes crítics en cas de fallada.

e) Incloure sistemes de redundància operativa per garantir que els sistemes de reserva puguin assumir el control en cas de fallada dels sistemes principals.

2. S'ha de concretar reglamentàriament el que preveu aquesta disposició.

Disposició addicional dotzena. *Creació del Col·legi Oficial de Controladors de Trànsit Aeri d'Espanya.*

1. Es crea el Col·legi Oficial de Controladors de Trànsit Aeri d'Espanya, com a corporació de dret públic reconeguda per l'Estat, amb personalitat jurídica pròpia i plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins i l'exercici de les seves funcions amb subjecció a la llei.

2. El Col·legi Oficial de Controladors de Trànsit Aeri d'Espanya té àmbit nacional, i es relaciona orgànicament amb l'Administració a través del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

3. La incorporació en el Col·legi Oficial de Controladors de Trànsit Aeri és voluntària, i es poden integrar en el Col·legi esmentat els professionals que ho sol·licitin i siguin titulars d'una llicència civil vigent de controlador de la circulació aèria expedida vàlidament.

4. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, prèvia audiència de l'Associació Professional de Controladors de Trànsit Aeri d'Espanya, ha d'aprovar els Estatuts provisionals d'aquest Col·legi, en què es regulen els requisits per a l'adquisició de la condició de col·legiat que permeti participar en les eleccions dels òrgans de govern, el procediment i el termini de convocatòria de les eleccions esmentades, així com la constitució dels òrgans de govern del Col·legi Oficial de Controladors de Trànsit Aeri d'Espanya.

5. Constituïts els òrgans de govern col·legials segons el que estableix l'apartat precedent, aquells han de remetre al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en el termini de sis mesos, els Estatuts generals a què es refereix la legislació vigent sobre col·legis professionals. El Ministeri esmentat ha de sotmetre a l'aprovació del Govern els dits Estatuts generals. L'aprovació esmentada anul·la i deixa sense efecte els Estatuts provisionals.

6. Es faculta el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per dictar les disposicions necessàries per a l'execució del que s'estableix per mitjà d'aquesta disposició addicional.

Disposició addicional tretzena. *Pla nacional de descarbonització del transport aeri.*

1. El Govern ha de disposar d'un Pla nacional de descarbonització del transport aeri, l'elaboració, la implantació, el seguiment i l'actualització del qual corresponen al

Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic. Aquests ministeris, en coordinació amb la resta del Govern, i sobre la base dels compromisos i plans d'Espanya en matèria de descarbonització, han d'elaborar un Pla nacional de descarbonització del transport aeri.

2. El Pla ha d'incloure els mecanismes necessaris per a la seva governança i per al seu finançament. Així mateix, el Pla esmentat ha de definir els criteris i els indicadors que s'han de tenir en compte per fer-ne el seguiment i analitzar-ne l'evolució.

3. Correspon al Consell de Ministres l'aprovació del Pla nacional de descarbonització del sector aeri, a proposta del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Disposició transitòria primera. *Normes transitòries per a l'aplicació del règim de la comissió ambiental única.*

1. En el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, s'ha de constituir una comissió ambiental en cadascun dels aeroports en què concorrin les circumstàncies que preveu l'article quart, apartat 4, de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, que ha de substituir les existents i ha d'assumir, a més de les competències que li corresponguin de conformitat amb el que preveu l'article quart, apartat 5, de la Llei esmentada, les que tinguin fins en aquell moment les comissions substituïdes.

2. Fins que s'adoptin les disposicions de desplegament reglamentari de l'article quart de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, la comissió ambiental a què es refereix l'apartat anterior, adscrita al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible:

a) ha d'estar composta per representants de cadascuna de les administracions públiques, dels organismes públics i de les organitzacions representades en les comissions substituïdes i, en tot cas, un representant de la persona titular o del gestor de l'aeroport;

b) ha de funcionar assegurant la paritat de vot entre els representants de l'Administració General de l'Estat i els seus organismes públics i la resta dels membres;

c) n'ha de tenir la presidència el representant de la institució que la tingui en la comissió o les comissions substituïdes i, si són diverses, el que representi el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Disposició transitòria segona. *Normes transitòries en matèria de plans directors dels aeroports d'interès general i servituds aeronàutiques.*

1. Els plans directors dels aeroports d'interès general o les modificacions dels vigents que s'adoptin després de l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'han d'ajustar al que preveu l'article cinquanta-u de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, en la modificació efectuada per aquesta Llei, i han de recollir les servituds aeronàutiques i les afectacions aeronàutiques al planejament.

2. A l'entrada en vigor d'aquesta Llei, continuen essent aplicables les servituds aeronàutiques vigents, mentre no s'actualitzin o es modifiquin mitjançant una ordre de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, o del Ministeri de Defensa, segons que correspongui, atenent el que preveuen els articles cinquanta-dos *bis* i cinquanta-dos *ter* de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, en la modificació efectuada per aquesta norma.

Disposició transitòria tercera. *Normes transitòries per a les actuacions inspectores de supervisió.*

Els procediments, iniciats a instància de part, per obtenir, conservar i renovar els certificats, les aprovacions, les autoritzacions, les llicències, les habilitacions i, en general, els documents oficials que habiliten per a l'exercici de funcions, l'acompliment d'activitats i la prestació de serveis aeronàutics, en tramitació a l'entrada en vigor d'aquesta Llei han de continuar aquesta de conformitat amb el que preveu l'article 20.2

de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, en la modificació efectuada per aquesta norma, i es conserven els actes i els tràmits efectuats vàlidament fins llavors.

Disposició transitòria quarta. *Normes transitòries en matèria d'acreditació del principi de reciprocitat en el transport aeri internacional.*

En absència de desplegament reglamentari del que preveu l'article setanta, apartat 2, de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, en la modificació efectuada per aquesta Llei, la companyia aèria que sol·liciti l'autorització que preveu el precepte esmentat ha d'acreditar la concurrència del principi de reciprocitat mitjançant la presentació d'una certificació, emesa per l'autoritat aeronàutica competent de l'Estat respectiu, sobre l'aplicació del dit principi a les companyies espanyoles.

Disposició derogatòria única. *Normes derogades.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que preveu aquesta Llei, i expressament:

a) Els articles trenta-u, seixanta-quatre, setanta-dos a noranta-u, tots dos inclusivament, així com la disposició addicional única de la Llei 48/1960, de 21 de juliol.

A més, es deroga el segon paràgraf de l'article trenta-sis de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, no obstant la qual cosa es manté vigent el Reial decret 282/2002, de 22 de març, pel qual s'estableix el règim de les entitats col·laboradores de l'Administració en la realització de les inspeccions i les proves de vol necessàries per a la concessió i la renovació dels certificats d'aeronavegabilitat de les aeronaus de construcció per aficionats.

b) L'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

c) L'article 3 de la Llei 25/1998, de 13 de juliol, de modificació del règim legal de les taxes estatals i locals i de reordenació de les prestacions patrimonials de caràcter públic.

d) Les referències de l'annex 2 de la disposició addicional vint-i-novena de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, a:

- 1r procediment sobre autorització de centres de manteniment Jar-145;
- 2n procediment sobre expedició de certificació de primera aeronavegabilitat;
- 3r procediment sobre aprovació de modificacions introduïdes en les aeronaus, i
- 4t procediment sobre certificació de tipus de productes aeronàutics.

e) L'article 48, apartat 4, de la Llei 21/2003, de 7 de juliol.

f) La disposició addicional catorzena de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.

g) L'apartat cinquè de l'annex I del Decret 1675/1972, de 26 de juny, pel qual s'aproven les tarifes a aplicar per l'ús de la xarxa d'ajudes a la navegació aèria (Eurocontrol), que, no obstant això, manté la seva eficàcia fins a l'aplicació del que preveu la disposició addicional vintena de la Llei 21/2003, de 7 de juliol.

h) Els articles 2, 6, 9.2 i 10, així com les disposicions addicionals segona, apartat 3, i tercera del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre.

i) Els articles 5.1, paràgraf segon, 15, 18.3, 27, apartats 1, lletra b), i 3, 32, 37.2 i 41.3, així com totes les referències als dictàmens tècnics que conté el Reglament d'inspecció aeronàutica, aprovat mitjançant el Reial decret 98/2009, de 6 de febrer.

j) Els articles 18, 22.5 i 23.1 i 2 del Reial decret 369/2023, de 16 de maig.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret 1161/1999, de 2 de juliol, pel qual es regula la prestació dels serveis aeroportuaris d'assistència en terra.*

Es modifica la lletra d) de l'article 2 del Reial decret 1161/1999, de 2 de juliol, pel qual es regula la prestació dels serveis aeroportuaris d'assistència en terra, que queda amb la redacció següent:

«d) Autoassistència en terra: situació en què un usuari es presta directament, a si mateix, una o diverses categories de serveis d'assistència, sense subscriure amb un tercer cap contracte, sigui quina sigui la seva denominació, l'objecte del qual sigui la prestació dels dits serveis.

Un usuari no es considera com un tercer en relació amb un altre usuari quan:

- 1r un d'ells tingui una participació majoritària en l'altre, o
- 2n una mateixa entitat tingui una participació majoritària en cadascun d'ells.

Igualment, no es consideren com un tercer respecte als usuaris que compleixin algun dels requisits anteriors les societats constituïdes exclusivament pels dits usuaris, per prestar serveis d'assistència en terra.»

Disposició final segona. *Modificació de la Llei 9/2010, de 14 d'abril, per la qual es regula la prestació de serveis de trànsit aeri, s'estableixen les obligacions dels proveïdors civils dels dits serveis i es fixen determinades condicions laborals per als controladors civils de trànsit aeri.*

Es modifica l'apartat 2 de la disposició addicional quarta de la Llei 9/2010, de 14 d'abril, per la qual es regula la prestació de serveis de trànsit aeri, s'estableixen les obligacions dels proveïdors civils dels dits serveis i es fixen determinades condicions laborals per als controladors civils de trànsit aeri, que passa a quedar redactada de la manera següent:

«2. Els controladors de trànsit aeri que perdin la seva aptitud psicofísica deixen d'exercir funcions operatives de control de trànsit aeri, i el proveïdor de serveis els ha d'oferir un altre lloc de treball que no comporti l'exercici d'aquestes funcions. Aquest nou lloc de treball es retribueix d'acord amb les funcions que realitzi efectivament el controlador.

Quan el proveïdor de serveis no pugui oferir un lloc que no comporti funcions operatives de control de trànsit aeri de conformitat amb el que preveu el paràgraf anterior, el controlador passa a una situació de reserva activa fins que arribi a l'edat de 65 anys, en la qual passa a la situació de reserva activa especial.»

Disposició final tercera. *Modificació de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència.*

L'apartat 2 de l'article 18 de la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, d'aprovació de mesures urgents per al creixement, la competitivitat i l'eficiència, queda redactat de la manera següent:

«2. L'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (Aena), creada per l'article 82 de la Llei 4/1990, de 29 de juny, de pressupostos generals de l'Estat per al 1990, passa a denominar-se Enaire, EPE. Enaire, EPE, continua existint amb la mateixa naturalesa i règim jurídic que preveu l'article 82 de la Llei 4/1990, de 29 de juny, i exerceix exclusivament les competències que té actualment en matèria de navegació aèria i espai aeri i, a més, la coordinació operativa nacional i internacional de la xarxa nacional de gestió del trànsit aeri i d'altres de relacionades amb els usos per a la gestió eficient de l'espai aeri tenint en compte les necessitats dels usuaris. Així mateix, Enaire assumeix la conservació, la defensa, la gestió i l'explotació del seu patrimoni històric, cultural i

artístic, i contribueix al seu coneixement i gaudi per la col·lectivitat, sense perjudici del que estableixi per al Ministeri de Cultura i Esport la Llei 16/1985, de 25 de juny, del patrimoni històric espanyol en el que sigui matèria de la seva competència.»

Es modifica l'article 24, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«Article 24. *Proposta d'Aena, SME, SA, de Document de Regulació Aeroportuària (DORA) i consultes.*

1. Amb caràcter previ a la redacció de la proposta de Document de Regulació Aeroportuària (DORA), Aena, SME, SA, ha de fer una consulta prèvia a les comunitats autònomes, a les ciutats autònomes de Ceuta i Melilla, als consells i cabildos insulars amb la finalitat que aquestes puguin remetre les consideracions que considerin necessàries en relació amb aquest document.

Com a molt tard l'1 de gener de l'últim exercici al qual sigui aplicable el Document de Regulació Aeroportuària (DORA) vigent, Aena, SME, SA, ha d'iniciar un període de consultes amb les associacions representatives d'usuaris sobre la seva proposta de Document de Regulació Aeroportuària (DORA) per al quinquenni següent.

2. Aena, SME, SA, ha de proporcionar a les associacions representatives d'usuaris prou informació per valorar la seva proposta de Document de Regulació Aeroportuària (DORA) per a cada any del quinquenni, i els valors esperats de les principals variables operatives i financeres, tant per al conjunt de la xarxa com individualitzat per als aeroports de la xarxa amb un trànsit anual superior a cinc milions de passatgers, així com qualsevol altra que pugui establir la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència en les seves resolucions. Durant les consultes amb les companyies aèries i altres usuaris de la xarxa, aquestes han de facilitar a Aena, SME, SA, la informació prevista a la secció 3a en relació amb el procediment de transparència i consulta, referida al període quinquennal que abraci la proposta de Document.

La durada mínima de les consultes és de dos mesos, i s'entén completada si no es reben observacions en aquest termini.

Cal donar trasllat de la proposta de Document de Regulació Aeroportuària (DORA) i de la informació relativa a aquesta proposta, perquè en tingui coneixement, a la Direcció General d'Aviació Civil i a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència en la mateixa data en què es remeti a les associacions representatives d'usuaris.

La informació facilitada per Aena, SME, SA, i les companyies aèries i altres usuaris de la xarxa en el marc d'aquestes consultes sobre la proposta de Document de Regulació Aeroportuària (DORA) ha de disposar de la protecció prevista a l'article 35, apartats 3 i 4, d'aquesta Llei.

3. Una vegada finalitzat el període de consultes, i com a molt tard el 15 de març de l'últim exercici al qual sigui aplicable el Document de Regulació Aeroportuària (DORA) vigent, Aena, SME, SA, ha de presentar a la Direcció General d'Aviació Civil una proposta detallada de cadascun dels elements que, de conformitat amb el que preveu aquesta secció 2a, s'estableixen en el Document de Regulació Aeroportuària (DORA). Aquesta proposta s'ha d'acompanyar amb l'acreditació de la consulta efectuada, juntament amb la informació precisa del resultat d'aquesta i el document en què es faci una valoració de les observacions plantejades en la consulta, així com amb la documentació acreditativa dels diferents elements de la proposta. Aena, SME, SA, ha de remetre a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència una còpia de la documentació enviada a la Direcció General d'Aviació Civil perquè l'analitzi amb caràcter previ a l'emissió de l'informe previst a l'article següent. Així mateix, ha de remetre una còpia de la proposta de Document de Regulació Aeroportuària (DORA), perquè en tinguin

coneixement, als comitès de coordinació aeroportuària constituïts a les respectives comunitats autònomes i ciutats amb estatut d'autonomia.»

Disposició final quarta. *Salvaguarda del rang de certes disposicions reglamentàries.*

Es manté la naturalesa reglamentària del Reial decret 1161/1999, de 2 de juliol, en la modificació portada a terme per aquesta Llei.

Les modificacions que amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Llei es puguin fer respecte al Reial decret 1161/1999, de 2 de juliol, incloent-hi les modificacions de les disposicions modificades per aquesta Llei, es poden efectuar per mitjà de normes reglamentàries amb rang de Reial decret.

Disposició final cinquena. *Títol competencial.*

Sense perjudici de l'article segon d'aquesta Llei, que s'empara en els títols competencials que assenyala la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, la resta de les disposicions es dicten a l'empara de les competències exclusives de l'Estat en matèria de defensa i Forces Armades; aeroports d'interès general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, i matriculació d'aeronaus, així com la legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, de conformitat amb l'article 149.1.4a, 20a i 23a de la Constitució espanyola.

Disposició final sisena. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor al cap de vint dies de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», sense perjudici del que estableix la disposició addicional vintena de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, en la redacció que en fa aquesta Llei, que és aplicable a l'establiment de les tarifes per a ajudes a la navegació aèria aplicables en l'exercici següent al de l'entrada en vigor.

No obstant això, el que disposa l'apartat vint-i-cinc de l'article segon produeix efectes des del 26 d'octubre de 2025.

Per tant,

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

29 de setembre de 2025.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN