

## Anexo II a la Memoria de Análisis de Impacto Normativo del Anteproyecto de Ley por el que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

### Otras observaciones.

#### AENA S.A. SME

- Al artículo sesenta y nueve LNA

Objeta AENA que el concepto 'tráfico internacional' es difuso. En cuanto a control de pasajeros se debe hacer mención al territorio del Acervo Schengen y en cuanto a tráfico de mercancías/equipajes de mano a la Unión Aduanera de la UE. Por ello, se propone modificar la primera frase del párrafo del artículo sesenta y nueve de la siguiente forma:

*“Toda aeronave proveniente de un país no Schengen deberá realizar su entrada en España a través de un aeropuerto designado como frontera Schengen. Además, toda aeronave proveniente de países ubicados fuera de la unión aduanera de la UE deberá realizar su entrada por un aeropuerto aduanero.”*

Al respecto se considera que la referencia al “tráfico aéreo internacional”, resulta adecuada, por cuanto se encuentra incluido dentro del Capítulo XI, denominado “Del tráfico aéreo” y queda definido en el artículo 68 de la propia Ley.

En cuanto la inclusión de una referencia concreta a los instrumentos aplicables, Schengen o la Unión aduanera, para determinar la infraestructura de entrada en España, se considera que no resulta necesaria en tanto que el precepto debe entenderse en el contexto de la normativa de aplicación, como lo evidencia el hecho de que el precepto reproduce lo dispuesto en el vigente artículo ochenta y siete de la Ley sobre navegación aérea sin que haya generado dudas de aplicación. Adicionalmente, la referencia específica a un Instrumento concreto implica el riesgo de obsolescencia en el caso de sustitución de tales instrumentos o de existencia de nuevos acuerdos de alcance similar con otros territorios o Estados. El propio acuerdo Schengen establece herramientas para su suspensión o reforma que puede limitar la libertad de movimientos en el futuro de forma puntual, por ejemplo, por la aparición de una pandemia, o modificaciones permanentes si es que así se acuerda en un futuro entre sus miembros.

- Al artículo 47 bis de la LSA

Consideran que en las infracciones en materia de servidumbres además de las obras, instalaciones y plantaciones ubicadas en espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas debería añadirse cualquier tipo de elemento o instalación auxiliar que sea obstáculo, aunque no sea objeto de licencia municipal, como por ejemplo las grúas móviles. Igualmente, debería incluirse cualquier tipo de vegetación que sea obstáculo y que haya crecido ya sea de forma natural o por acción humana, así como aquellos usos del terreno o actividades que puedan suponer un riesgo para las operaciones de aeronaves ya sea de forma directa o indirecta, al constituir un foco de atracción de fauna, por ejemplo.



No se considera necesario incluir tales precisiones, toda vez que es la disposición reglamentaria dictada en desarrollo del régimen de servidumbres aeronáuticas establecido en el artículo cincuenta y dos y siguientes de la Ley de navegación Aérea, en la modificación realizada por este proyecto, el que concretará las actividades y obstáculos, temporales o permanentes, sujetos a servidumbres aeronáuticas.

## **AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (AESA)**

La Agencia desiste de la observación relativa a la modificación de la disposición adicional segunda de la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo.

- A los artículos veinte y veintiuno de la LNA (segundas observaciones)

Se plantea la necesidad de refundir en el artículo 20 y 21 de la LNA, derogando este último, la documentación mínima que debe llevarse a bordo, incorporando íntegramente el artículo 29 del Convenio de Chicago, actualizándolo para incorporar documentación que se considera relevante (certificados de seguros, manuales, etc.) para aproximar el régimen nacional al europeo y contemplar expresamente la existencia de normativa sectorial específica.

Adicionalmente, atendiendo a una reclamación del sector de la aviación general se plantea la conveniencia de incluir una excepción al deber de llevar toda la documentación mínima a bordo de la aeronave, para aquellas cuya salida y aterrizaje se produce en el mismo aeropuerto o zona de operación.

Se atiende, manteniendo, no obstante, el artículo 21 aunque con una redacción modificada coherente con la propuesta.

- Al artículo veintinueve LNA

Se plantea su modificación para eliminar la necesidad de que consten en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles determinados actos jurídicos de modo que se permita en un futuro desarrollo reglamentario, simplificar los asientos de este registro de naturaleza administrativa, aprovechado la coordinación electrónica existente con el Registro de Bienes Muebles, junto con la que sea preciso desarrollar reglamentariamente, para conocer la situación jurídica de cada aeronave, de modo que se cumplan de esta forma las obligaciones establecidas en el Capítulo III del Convenio OACI, en particular, la del artículo 23 de emitir *«informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional»*.

Se atiende a la observación.

- A la derogación del artículo ciento treinta de la LNA.

Complementaria a la anterior, la Agencia plantea la modificación del artículo ciento treinta, en lugar de su derogación, según indica, a propuesta del Registro de Bienes Muebles remitida a AESA. En concreto, la modificación propuesta por el Registro de Bienes Muebles consiste en mantener inmodificado el primer párrafo del precepto y modificar el segundo, procedente de la Ley 113/1969, de 30 de diciembre, de modificación de los artículos 33 y 130 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, lo que reporta las siguientes ventajas:



1ª.- Elimina de la LNA el requisito de que el Registro de Matrícula tenga que depender necesariamente del certificado o comunicación del Registro de Bienes Muebles;

2ª.- Mantiene el principio de coordinación entre ambos Registros, dejando al desarrollo reglamentario los términos y el alcance de dicha coordinación;

3ª.- Abre la puerta a modificaciones del RMAC y, en su caso, de los artículos 177 a 190 del Reglamento del Registro Mercantil de 1956, que permitan la agilización de trámites, la reducción de costes y la desjudicialización de muchas incidencias y litigios que se derivarían si se produce la desconexión total entre ambos Registros.

Además, de aceptarse la propuesta de modificación del precepto se propone también la revisión del párrafo cuarto de la parte I de la exposición de motivos.

Se acepta la observación. En coherencia, se suprime el artículo ciento treinta de la disposición derogatoria.

- A los artículos cincuenta y seis a cincuenta y ocho, ambos inclusive, de la LNA

La modificación de los artículos cincuenta y seis y cincuenta y siete se justifica en la necesidad de precisar que las referencias al personal aeronáutico incluyen a los pilotos a distancia, como personal de vuelo, y a los observadores como personal de tierra.

Aun cuando la redacción, en particular, del primer precepto permite entender que dicho personal ya tiene tal condición, se modifican para que no quepa duda alguna. No obstante, no resulta aceptable la redacción propuesta en tanto que excluye del personal de vuelo a los mecánicos de a bordo, todavía subsistentes, al limitar al personal destinado al servicio a bordo de la aeronave a la tripulación de cabina, que parece reconducir a los TCPs.

Adicionalmente, se sustituye la referencia a los observadores por la más amplia de personal de apoyo a las operaciones de aeronaves no tripuladas que incluye a estos y permite contemplar en el proyecto otras figuras que pudieran establecerse en un futuro a medida que se desarrolle el sector y se complete el régimen jurídico europeo y nacional aplicable.

Se objeta el mantenimiento en el artículo cincuenta y ocho de la LNA de la referencia al título que debe expedirse al acreditar el cumplimiento de los requisitos para obtener por primera vez la licencia correspondiente, cuya vigencia es indefinida y no habilita, por sí mismo, para el ejercicio de las funciones aeronáuticas. Y ello por considerar que carecen de función práctica alguna, salvo a efectos académicos en algunos casos, por lo que, de mantenerse, dicho título no debería expedirlo la autoridad aeronáutica.

La alegación de la Agencia obvia que el título, además, acredita haber sido titular de la correspondiente licencia, lo que, en ocasiones habilita para el ejercicio de actividades aeronáuticas, tal es el caso, por ejemplo del artículo 34.1, letra a), del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre. Como se indica en el primer informe de la Agencia, el título sí es eficaz a efectos académicos, al menos en relación con título de piloto de la aviación comercial, sin que se alcance a entender la ventaja de que sea otro entidad distinta de la que expide la licencia la responsable de emitir un título que, aunque sea cuasi honorífico, es aeronáutico, cuando, adicionalmente, quien dispone de la información sobre el cumplimiento de los requisitos que justifican su emisión es la propia Agencia, introduciendo un trámite adicional innecesario. Amén de que la eliminación del título del precepto, sin contemplar su subsistencia



los efectos previstos en la Orden del Ministro de Educación y Ciencia de 9 de mayo de 1995, cuya correspondencia a los niveles del Marco Español de Cualificaciones para la Educación Superior se establece por Acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de febrero de 2018, equivaldría a privar del correspondiente reconocimiento académico a los pilotos.

Dada la compatibilidad del título con la normativa europea, conforme el Informe 2374/2012 de la Abogacía del Estado en el, entonces, Ministerio de Fomento, de fecha 21 de febrero de 2013, emitido a petición de la propia Agencia, en cuya conclusión primera se indica que:

*«El Reglamento 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre no ha derogado tácitamente el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero en lo que al título de piloto civil se refiere.*

*El título continuará siendo el documento que acredita el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para ejercer determinadas atribuciones. No siendo el título, actualmente, necesario para obtener por vez primera de la licencia correspondiente, ya que el Reglamento 1178/2011 no supedita la obtención de la licencia a la detentación del título.»*

Por lo que no queda justificada la observación planteada.

Por otra parte, la redacción del precepto no impone la expedición de títulos, siendo ésta establecida por el desarrollo reglamentario de la ley, toda vez que el precepto se limita a enumerar los posibles instrumentos que habilitan para el ejercicio de las profesiones aeronáuticas.

La posibilidad de contemplar habilitaciones distintas para el ejercicio de las funciones de los pilotos a distancia y observadores no sujetos, en todos los casos, a la obtención de una licencia, autorización o certificado conforme a lo previsto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas, en particular UAS.OPEN.020 y UAS.OPEN.040., se incorpora en el artículo 151 de la LNA por ser el precepto que contempla el régimen específico de exenciones para estas y otras aeronaves para operaciones de bajo riesgo.

- Al artículo ochenta y ocho de la LNA

La observación debe entenderse realizada a la redacción dada por el proyecto al artículo setenta de la Ley sobre Navegación Aérea, que sustituye el tenor del vigente artículo ochenta y ocho. En ella se plantea la necesidad de que, para la concesión de permisos para realizar tráfico aéreo internacional regular en ausencia de acuerdo internacional aplicable, la expresión *«sin perjuicio para los servicios nacionales»*, se sustituya por *«mientras no se tenga evidencia de que exista perjuicio para los servicios nacionales»*.

Se acepta la observación, si bien reconduciéndola a razones de interés general que justifiquen dicha autorización.

Asimismo, se aprovecha la modificación de dicho artículo para incluir una salvaguarda para asegurar la aplicación de los convenios internacionales, de un lado, contemplado la intervención de la autoridad aeronáutica, para actuar en pos del trato equilibrado de las compañías españolas; de otro, evitando que los vuelos no regulares se utilicen para encubrir vuelos regulares y/o de modo abusivo en perjuicio de los servicios regulares ya establecidos, así



como para flexibilizar el régimen de los servicios aéreos no regulares de tráfico internacional de vuelos médicos de emergencia, tanto en avión (AEMS) como en helicóptero (HEMS), o similares, y la naturaleza de la operación impida solicitar la autorización al no ser programables, en cuyo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, mediante resolución, pueda eximir de la autorización prevista en dicho apartado bajo las condiciones que se establezcan en la propia resolución.

- Al artículo ciento cincuenta y uno de la LNA para permitir la operación en espacio aéreo español de aeronaves extranjeras de ULM, históricas o de construcción por aficionado. (Segundas observaciones de AESA).

Conforme al artículo treinta y seis de la LNA que prohíbe autorizar el vuelo de cualquier aeronave que no disponga de certificado de aeronavegabilidad, salvo las exceptuadas en el artículo 151 de dicha Ley, podrán operar en espacio aéreo español las aeronaves extranjeras previa convalidación por AESA del certificado expedido por el Estado de matrícula que *«cumpla las condiciones mínimas aceptadas internacionalmente»*, ex artículo treinta y siete de la LNA, en referencia al Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944, en adelante Convenio OACI, y particular, a su anexo 8, sobre aeronavegabilidad. Para las aeronaves incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo («Reglamento Base EASA»), la normativa europea da validez sin convalidación a los certificados expedidos por EASA o las autoridades competentes de los Estados miembros, según lo previsto en su artículo 67 *«Los certificados expedidos por la Agencia o las autoridades nacionales competentes (...) será válidos y reconocidos, sin requisitos ni evaluaciones ulteriores, en todos los Estados miembros»*.

Sin embargo, las aeronaves extranjeras excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento Base de EASA y a las que tampoco aplica el anexo 8, Aeronavegabilidad, al Convenio OACI, es decir, las de menos de 750kg, se requiere la aprobación del certificado de aeronavegabilidad («CdA») o su convalidación, previamente a la operación en espacio aéreo español, lo que a juicio de AESA resulta desproporcionado atendiendo al riesgo real de dichas aeronaves y a lo dificultoso del procedimiento, en el que hay que tener en cuenta la normativa aplicable del Estado expedidor del CdA.

Conforme a ello, la Agencia plantea los supuestos en que, atendiendo al riesgo de la operación, podrá operarse en espacio aéreo español mediante la presentación de una declaración responsable que acredite disponer del certificado de aeronavegabilidad, estableciendo los requisitos adicionales.

Se acepta parcialmente.

Teniendo constancia que AESA está trabajando, en el marco de la elaboración de una norma reglamentaria sobre aeronaves excluidas de la regulación europea, en el que se barajan, en colaboración con el sector, fórmulas más flexibles para permitir el vuelo en España de aeronaves extranjeras no OACI y no EASA, que ya se aplican satisfactoriamente en otros países del entorno europeo, se evidencia que no está suficientemente definido ni maduro el régimen que debería aplicarse a estas situaciones, se atiende parcialmente a la observación y se aclara



en el precepto la posibilidad de establecer reglamentariamente un régimen específico para el uso de estas aeronaves.

- Silencio administrativo negativo en los procedimientos de aeronavegabilidad inicial o continuada

Se plantea la conveniencia de contemplar expresamente los supuestos de silencio administrativo negativo en los diversos procedimientos de aeronavegabilidad que se sustancian por AESA consolidando la doctrina del Consejo de Estado, entre otros, en Dictamen 382/2014, conforme al cual *“(...) encuentran amparo en el inciso final del artículo 43.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, que exceptúa de la regla del silencio positivo aquellos supuestos en que una norma de Derecho comunitario establezca lo contrario (...) la exigencia de obtener una autorización, licencia o permiso contenida en una norma de Derecho comunitario para desarrollar una actividad (...) [que] comporta la obligación por parte de la Administración pública actuante de emitir un pronunciamiento expreso sobre su procedencia, de manera que la falta de éste produce indefectiblemente la desestimación de la solicitud formulada, quedando así orillado el régimen general del silencio positivo establecido en el ordenamiento interno español.”*

Dicha necesidad surge, por razones de seguridad jurídica, dado que la normativa europea contempla diversos procedimientos en el marco de la aeronavegabilidad, inicial o continuada, que aunque pudieran entenderse incluidos en el marco de los procedimientos contemplados en apartado 2 y anexo 2 de la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, no se contemplan expresamente en ella, aun cuando concurren idénticas razones imperiosas de interés general por razones de seguridad aérea a las que justifican la inclusión de los citados procedimientos en la excepción al silencio positivo.

Se atiende a la observación formulada, y se incluyen en el apartado 1 de la disposición adicional decimonovena de la Ley de Seguridad Aérea la excepción del silencio administrativo en los procedimientos de aeronavegabilidad, y adicionalmente, se incorpora a la ley la doctrina del Consejo de Estado, al tiempo que se actualizan las referencias de la disposición a las “aeronaves pilotadas por control remoto”, sustituyéndolas por “sistemas de aeronaves no tripuladas”, conforme al régimen vigente, y completándolo con aquellas autorizaciones o certificaciones exigidas por la normativa europea y nacional de aplicación, justificadas todas ellas en razones imperiosas de interés general en materia de seguridad aérea.

Lo anterior obliga a la derogación de los procedimientos recogidos en la disposición adicional vigésima novena, apartado 2, y anexo 2 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, a los que afecta la modificación.

- Sobre el régimen de aeronaves no tripuladas

Se plantea la actualización de la Ley de Seguridad Aérea para (i) clarificar que los pilotos remotos y los observadores son personal aeronáutico sujeto a la ley y a las obligaciones por razones de seguridad establecidas en ella; (ii) la obligación de someterse a los controles a que les sometan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad sobre consumo de alcohol y sustancias estupefacientes, dada la imposibilidad, en particular, en categoría abierta, de otro tipo de controles efectivos que aseguren que cumplen con la obligación de abstenerse de ejercer dichas funciones bajo el efecto de estas sustancias; (iii) así como el establecimiento de un régimen de infracciones específico por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en la normativa de aplicación, en desarrollo, en su ámbito de aplicación, de lo previsto en el artículo 131 del Reglamento Base EASA, en relación con el Reglamento de Ejecución 2019/947 de la Comisión Europea, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables



a la utilización de aeronaves no tripuladas. Recuerda la Agencia que conforme a dicho artículo 131 del Reglamento Base EASA “*Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.*”

Se atienden, adaptando la redacción propuesta al objetivo de cada una de las iniciativas, lo que requiere actualizar el régimen general sobre obligaciones al objeto de la aplicación del artículo 44 de la LSA, en particular, cuando su incumplimiento cause un incidente grave de aviación o un accidente, lesiones graves o la muerte, o daños y perjuicios a bienes y derechos.

- Sobre infracciones en materia infracciones en el transporte de mercancías peligrosas

En aras a la aplicación del principio de proporcionalidad AESA interesa la modificación del régimen de infracciones en el transporte aéreo de mercancías peligrosas, al objeto de tipificar como leves algunas de las conductas calificadas como graves o muy graves por el artículo 46 de la LSA, en la consideración de que la sanción correspondiente a tales conducta, en su configuración actual, resulta excesiva para preservar la seguridad, el orden y la fluidez del tráfico y del transporte aéreos, que es la finalidad declarada de la LSA.

Lo que pretenden es convertir la mayoría de las conductas que actualmente constituyen infracciones graves o muy graves, en infracciones leves, sin perjuicio de que, en caso de aceptarse la inclusión de esta propuesta en el marco del presente Anteproyecto de Ley, haya que hacer alguna corrección puntual o matización de redacción durante la tramitación de este proyecto.

Se acepta.

- Sobre el régimen de infracciones en materia de prevención de actos de interferencia ilícita.

Ante la inexistencia de un régimen específico que sancione, con carácter disuasorio, los incumplimientos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil («PNS»), previsto en el artículo 3 de la LSA, en el que en el que se determinarán las medidas y los procedimientos necesarios para garantizar la aplicación efectiva de las normas de seguridad de la aviación civil en los aeropuertos, aeródromos e instalaciones de navegación aérea y la prevención de actos ilícitos contra las actividades aeronáuticas, por razones de seguridad jurídica se plantea la adición de un nuevo artículo que las tipifique de manera específica.

Al respecto, y frente a lo señalado, la LSA sí contempla obligaciones específicas en materia seguridad de la aviación civil (*security*), en concreto por lo que respecta a la formación del personal para los operadores aéreos (art. 36.1, regla 8ª), las compañías aéreas y los operadores de trabajos aéreos (art. 37.1, regla 4ª), los proveedores de servicios de navegación aérea (art- 38, regla 4ª), los agentes y proveedores de servicios aeroportuarios (art. 39, regla 5ª) y gestores aeroportuarios (art. 40, regla 4ª). Igualmente, respecto a los gestores aeroportuarios el artículo 40, regla 1ª, les impone la obligación de “*Asegurar la continuidad del uso en adecuadas condiciones de seguridad del aeropuerto, aeródromo o instalación aeroportuaria que gestionen*”, condiciones de seguridad distintas de las relativas al “*diseño, construcción, uso y funcionamiento*” (*safety* o seguridad operacional) de la infraestructura a que se refiere la regla 2ª del citado precepto y, por tanto, relativas a las obligaciones en materia de seguridad de la aviación civil (*security* o seguridad aérea), en los términos del Reglamento ((CE) n.º 300/2008 del Parlamento



Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002. Se justifica este marco jurídico, en la pluralidad de sujetos obligados por las normas en materia de seguridad de la aviación civil establecidas en el Reglamento (CE) n.º 300/2008, y las distintas responsabilidades que estas normas les atribuye, así como en el impacto en la seguridad de su incumplimiento.

Además, la vigente LSA amén de la tipificación de su artículo 44, por incumplimiento de las obligaciones establecidas en el título IV de la citada ley, incluidas las obligaciones específicas en materia de *security* a las que se ha hecho referencia, tipifica expresamente como infracción grave o muy grave en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos, el incumplimiento de las normas de identificación personal de quienes desempeñen funciones en la zona de servicio y el acceso no autorizado a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de los aeropuertos (artículo 48, respectivamente apartados. 2, regla 2ª, y 3ª, regla 2ª), además de aquellas acciones u omisiones que, en este caso, por incumplimiento de las normas de seguridad de la aviación civil, pongan en peligro o causen daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte situados en la zona de servicio o a las actividades aeroportuarias que se ejecuten en la misma (artículo 48, apartado 1, 2, regla 1ª, y 3, regla 1ª).

No cabe, por tanto, justificar el nuevo régimen propuesto en la inexistencia de un régimen específico en la LSA sobre el incumplimiento de las normas establecidas en las medidas de seguridad de la aviación civil, sin perjuicio de que, en su caso, fuera preciso completarlo con las lagunas que se hubieran detectado, lagunas a las que no se alude en tanto que se parte de un diagnóstico errado respecto del régimen de la LSA.

Adicionalmente, la propuesta no justifica la gradación realizada al considerar, contradiciendo lo previsto en el régimen vigente en relación con las infracciones relativas al funcionamiento y uso de los aeropuertos - funcionamiento y uso en el que se concretan la mayor parte de las medidas de seguridad de la aviación civil-, todas las infracciones como leves, salvo concurrencia de los requisitos agravados del artículo 44. 2 y 3; ni identifica los sujetos responsables de los distintos tipos de infracciones. Tampoco cabe, a juicio de este centro directivo, establecer la tipificación con causa en el "incumplimiento de las obligaciones establecidas en la parte pública del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil" (PNS), en los términos de la propuesta, en tanto que las obligaciones en la materia son las establecidas en el Reglamento (CE) n.º 300/2008, sin perjuicio de que en la sustanciación del procedimiento sancionador se tengan en cuenta las medidas adoptadas en el PNS para su aplicación, conforme a lo previsto en el artículo 10 del citado reglamento.

Cabe concluir, por tanto, que no siendo el objeto del proyecto la revisión integral del régimen de infracciones y sanciones de la LSA al que, por otra parte, se ha comprometido la Agencia, la propuesta no resulta aceptable en los términos realizados, en particular en este estado de tramitación, ni queda justificada su necesidad, al tiempo que requeriría modificaciones adicionales que no han sido objeto de análisis o propuesta.

## **COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS TÉCNICOS AERONÁUTICOS (COITA)**

Propone la sustitución en la LNA de las referencias al Ministerio del Aire, así como a los vigentes títulos universitarios, por el Ministerio de Defensa o Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según considera, y a la actual denominación de la titulación equivalente, si reparar que numerosos artículos observados se derogan por el proyecto, en particular los incluidos en el capítulo XI de la citada norma.





No se considera preciso ya que el objeto del proyecto es una modificación parcial de la LNA, la distribución de competencias entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ya quedan definidas en la LSA, y, en todo caso, las referencias nominativas a los departamentos ministeriales y títulos académicos debe entenderse realizada al que ostente, conforme a la estructura vigente en cada momento, las competencias sustantivas, o a las titulaciones académicas equivalentes.

## **COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS AERONÁUTICOS DE ESPAÑA (COIAE)**

- Sobre las competencias en la LNA

Formula diversas observaciones sobre la necesidad de actualizar las referencias al Ministerio del Aire sustituyéndolas por la actual denominación del departamento al que correspondan (artículos noveno, veintiocho y treinta y cuatro a treinta y siete), así como la introducción de un nuevo artículo el octavo que defina las competencias de los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en relación con la aviación militar o civil, respectivamente, y que concrete la cobertura y soporte de ambos departamentos a la actividad industrial de productos de doble uso o que constituyan desarrollo de otros destinados a uso distinto de aquél para el que fueron concebidos.

No se atiende dando por reproducido lo indicada sobre observaciones de la misma naturaleza por el COITA, al tiempo que se señala que la distribución de competencias entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ya se contemplan en la LSA, artículos 4 a 6, siendo ésta la aplicable en virtud del principio de *lex posterior derogat priori*, y se deja constancia de que el artículo veintiocho de la LNA se refiere al Registro de Matricula de Aeronaves que, en la actualidad, se lleva en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en aplicación del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, aprobado mediante Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, incorporando normativa OACI, sin perjuicio de la matriculación de las aeronaves militares.

Respecto a las referencias a la actividad industrial se está a lo que a continuación se indica.

- Sobre las actividades industriales

Propone la modificación de diversos artículos (octavo, veintinueve y treinta y cuatro a treinta y siete) para incluir además de la cobertura y soporte a la actividad industrial para usos mixtos, civil-militar, (i) contemplar una identificación especial, hay que entender que equivalente o sustitutiva de la matrícula, para los vuelos de ensayo o demostración de doble naturaleza, civil-militar; (ii) incluir la definición de aeronave de industria, categorizarlas como privadas o de Estado, cuando el Estado sea su propietario durante todas las fases de desarrollo, así como la obligación de prestar soporte a la industria para que puedan desarrollar su actividad durante todas las fases del proceso industrial; (iii) completar el régimen de autorización para la fabricación en serie de aeronaves y motores con referencia al personal de las organizaciones industriales debidamente aprobadas para la realización de las inspecciones correspondientes; (iv) contemplar la equivalencia de las autorizaciones de vuelo al certificado de aeronavegabilidad y que las organizaciones industriales debidamente aprobadas puedan extender autorizaciones de vuelo a las aeronaves industriales, así como (v) el reconocimiento de los certificados emitidos por EASA.

Aunque a falta de justificación y dado lo impreciso de las propuestas, parece que lo que se plantea es el reconocimiento a las organizaciones de diseño y fabricación autorizadas para la expedición de autorizaciones de vuelo o del personal de las organizaciones de fabricación; así como la eventualidad de la eficacia a efectos civiles y militares de los vuelos de ensayo o demostración, así como el apoyo a la industria, baste señalar:



(i) el limitado objeto de la modificación proyectada;

(ii) que el régimen para la expedición de las autorizaciones de vuelo y los certificados de aeronavegabilidad se establecen en el ámbito reglamentario, sin perjuicio de la normativa europea directamente aplicable.

(iii) que las autorizaciones de vuelo no equivalen a un certificado de aeronavegabilidad («CdA»), pues si bien aquellas pueden tener el mismo efecto de habilitar a una aeronave para el vuelo, no lo hacen con la misma pretensión de permanencia que un CdA. En palabras de la sección 21.A.701 del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, se pueden emitir autorizaciones de vuelo «a aeronaves que no tengan conformidad o que no hayan demostrado tener conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables, pero que sean capaces de volar de forma segura en unas condiciones determinadas» y con unos propósitos predefinidos en dicha sección. En cambio, un CdA demuestra la conformidad de la aeronave con unos requisitos de aeronavegabilidad, tiene vocación de permanencia (llevando a cabo el mantenimiento exigible), y acredita que la aeronave es aeronavegable en las condiciones que en él se especifican independientemente de los propósitos del vuelo.

(iv) que la participación de las entidades colaboradoras en “verificación y control de los requisitos establecidos por la normativa que resulte de aplicación y la emisión de los certificados o autorizaciones que acrediten la conformidad con las normas aplicables, así como la supervisión continuada de la organización, persona o producto de que se trate” se contempla en el artículo 26 de la LSA, sin que se haya objetado su inaplicación a los efectos pretendidos para la expedición de autorizaciones de vuelo y/o verificación de la competencia del personal de las organizaciones de fabricación;

(v) que las autoridades españolas ya pueden tomar como referencia las certificaciones de EASA o de las autoridades aeronáuticas de terceros países de acuerdo con lo que se establezca en la normativa de desarrollo de la LNA, como por ejemplo sucede con la sección TAE.AER.GEN.100.(c) o con diversos apartados de la sección y TAE.AER.GEN.200 del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas;

(vi) Respecto a la convalidación de cualquier otro certificado emitido por otras autoridades internacionales (se entiende que para aquellos que no cumplan condiciones mínimas aceptadas internacionalmente), se está a lo ya informado en relación con la observación AESA sobre el uso de aeronaves no españolas no EASA, no OACI en espacio aéreo español; y

(vii) por último, que la LNA no afecta al diseño o fabricación de aeronaves militares y se considera suficiente con lo actualmente previsto en el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa, aprobado mediante Real Decreto 866/2015, de 2 de octubre, y en el artículo 5.2.i) del Real Decreto 372/2020, de 18 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Defensa.

## **COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL (COPAC)**

- Consideraciones generales

Con carácter general, COPAC manifiesta que:



- Le llama la atención que el anteproyecto de Ley se avenga a reflejar exclusivamente alguna definición del citado Reglamento 1008/2008, en cuanto a la explotación de servicios aéreos, y no haga una transposición completa, o al menos referencia por sustitución normativa del mismo, siendo este un capítulo de la Ley de Navegación Aérea (LNA) que se modifica sustancialmente. Así, y fruto de una técnica normativa mejorable en cuanto a la derogación indiscriminada de artículos que no son sustituidos ni referenciados a norma ni reglamento alguno, se produce ambigüedad normativa y por ello falta de seguridad jurídica. Véase por ejemplo la derogación del Art. 83 LNA frente a la permanencia del Art. 71 LNA.

- También es de reseñar la falta de análisis de riesgos operacionales para la seguridad en la aviación, que eventualmente podrían tener consecuencia después de un cambio tan radical en varios de los capítulos de la LNA y la LSA, siendo estas dos piezas legislativas el marco legislativo esencial de la política de seguridad aérea del Estado.

- La consideración de inaplazable evocada por el MITMA y su aplicación discriminatoria a asuntos diversos, carece de rigor en lo relativo al conjunto aleatorio de asuntos considerados, y por ende a los omitidos de dicha consideración, y que sin embargo sí que podrían resultar inaplazables o requerir una enmienda urgente para abordarlos de forma efectiva. Alegan que este asunto es vital, considerando el desarrollo y evolución del sector aeronáutico en la Unión Europea, incluyendo el marco normativo aeronáutico común, la liberalización y libre competencia en el transporte aéreo. Estas circunstancias, y no otras, son las que deberían imprimir una urgencia a la necesidad de adaptar nuestra legislación en aquellos aspectos que tienen un impacto directo en la seguridad, economía, medioambiente y aspectos sociales, en el territorio de cada estado miembro, donde es aplicable su soberanía.

Al respecto y dando por reproducido lo informado en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, en particular en lo que se refiere a sus objetivos y la oportunidad de la propuesta, el anteproyecto aborda una modificación parcial y limitada de la LNA y LSA, básicamente, en aspectos de procedimiento y régimen de infracciones y sanciones, que se justifican, respectivamente, por lo necesidad de simplificación, reforzar la seguridad jurídica y dar cumplimiento a la normativa europea, sin que afecte a la seguridad operacional, ni introducir modificaciones relevantes en el régimen sustantivo aplicable a los distintos aspectos abordados.

En relación con los servicios de transporte aéreo, su desarrollo se contempla en la Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, por la que se establecen las normas para la concesión y mantenimiento de las licencias de explotación de servicios aéreos, limitándose las modificaciones del anteproyecto a derogar los preceptos que han devenido inaplicables por la liberalización del transporte aéreo y la aplicación de normativa europea, manteniendo, actualizado, el régimen aplicable a los servicios de transporte aéreo que quedan en el ámbito del Estado, los relativos al transporte internacional, y ello en coherencia con el derecho europeo. Carece de virtualidad alguna establecer en la LNA la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, en tanto resulta directamente aplicable y no afecta al régimen regulado.

No procede, por otra parte, análisis de riesgos operacionales dado que el anteproyecto no contiene disposición alguna que afecte a las operaciones.

Dado que no se concretan qué modificaciones considera COPAC que sí resultan inaplazables y vitales, resulta imposible analizar la conveniencia de su tratamiento en el anteproyecto, en que, por otra parte, dicha organización colegial haya presentado comentarios en la consulta pública previa, ni planteado en el ejercicio de sus funciones como colegio profesional iniciativa alguna al respecto.



- Al artículo sesenta y ocho, apartado 2, LNA (mismo artículo en la LNA en vigor)

Propone la eliminación de su segundo párrafo en el que se indica que “*excepcionalmente y en casos debidamente justificados por razones de interés general, podrá autorizarse temporalmente la realización de servicios de cabotaje a compañías de fuera del Espacio Económico Europeo*”, al considerar que establecer una discrecionalidad para compañías de terceros países sin debidas restricciones y procesos de garantías, ocasiona conflicto dentro del EEE e incertidumbre e inseguridad jurídica con potenciales consecuencias de seguridad, económicas, medioambientales y sociales.

No se atiende, toda vez que el precepto no afecta a los requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países, sujetos al cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, sino a los permisos comerciales para realizar operaciones de cabotaje entre lugares de soberanía española, conforme se define en el propio precepto.

- Al artículo sesenta y nueve de la LNA (proveniente del artículo ochenta y siete de la LNA en vigor)

Propone la eliminación del párrafo en el que se establece que “*Con carácter excepcional y por razones debidamente justificadas, podrá autorizarse la utilización de cualquier otro aeropuerto con capacidad para acoger este tipo de tráfico en condiciones seguras*”, al considerar que la discrecionalidad del precepto no ofrece garantías y puede afectar a la seguridad, al control de la inmigración y a la realización de actividades ilegales.

No se acepta la observación en tanto que el precepto delimita con claridad que se trata de situaciones excepcionales y debidamente justificadas, y salvaguarda las condiciones de seguridad. Al sujetarse a autorización, en su otorgamiento deberán valorarse si resulta preciso poner a disposición de la infraestructura servicios de aduanas o control de mercancías, piénsese en el transporte de material sanitario urgente en situaciones de pandemia, por ejemplo.

Lo anterior, sin perjuicio de los informes emitidos en la tramitación del proyecto y las objeciones que puedan plantear a la redacción del precepto.

- Al artículo setenta, párrafos segundo y tercero, de la LNA (proveniente del actual artículo ochenta y ocho de la LNA en vigor).

Plantea la supresión de los párrafos segundo y tercero del precepto al considerar que no es justificable establecer un margen de discrecionalidad tan amplio y permisivo para compañías aéreas en operaciones regulares fuera del EEE, toda vez que la operación regular y la falta de convenio son conceptos antagónicos y excluyentes. También ocasionaría conflictos de competencia con compañías aéreas del EEE.

No se atiende, toda vez que el tenor del vigente artículo ochenta y ocho al que sustituiría el precepto observado ya contempla este régimen, el proyecto se limita a actualizarlo equiparando el tratamiento de las compañías nacionales a las del EEE conforme exige la normativa europea. Por otra parte, la no inclusión de los párrafos que se pretenden suprimir acarrearía una disminución injustificada de la conectividad de España con los territorios de estados con los que no haya un Acuerdo en vigor.

- Al artículo setenta y uno de la LNA (proveniente del actual artículo noventa de la LNA en vigor).



Planteando la necesidad de añadir al precepto como condición de sobrevuelo “...y no estar incluido su registro, ni certificado de operación de aeronaves, ni la licencia de transporte bajo la que opere, en restricción o prohibición alguna emitida por la UE o alerta de seguridad de la OACI” por las potenciales consecuencias de seguridad y legalidad, cumpliendo con compromisos contraídos por España con la UE y la OACI.

Al respecto, el precepto se limita a reproducir, con mejora de la redacción, el tenor del precepto vigente sin que se considere necesario modificarlo y sin que proceda sujetar el sobrevuelo a la verificación del cumplimiento de requisitos adicionales, sin perjuicio, adicionalmente, de que existen mecanismos específicos para atender a la prohibición de sobrevuelo que se derive de prohibiciones de la UE o alertas de OACI. Entre otros, directamente aplicable y en el ámbito de la seguridad aérea, en base al Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, la Comisión Europea viene adoptando una lista, actualizada periódicamente, de las compañías aéreas a las que se les haya prohibido operar dentro de la Unión Europea por aplicación de unos criterios comunes de seguridad.

Adicionalmente, (i) no es posible hacer un listado exhaustivo que incorpore todas las posibilidades: algunas de las causas pueden proceder de cuestiones no relacionadas específicamente con la regulación aérea (por ejemplo, el no reconocimiento por España de un país o territorio) y (ii) debe entenderse la existencia de un cuerpo regulatorio complejo, en el que diversas normas pueden regular una misma situación, sin que en todas y cada una de ellas se recojan referencias cruzadas a las demás.

- Artículos 20 y 28 LSA

Se rechaza el texto propuesto, recomendando mantener el original, toda vez que entiende que la certificación del personal aeronáutico y de las organizaciones a través de la emisión y renovación de certificados, aprobaciones y habilitaciones, es uno de los elementos críticos del sistema de vigilancia de seguridad de la OACI y que afecta a todos los Estados miembros, así como que las actuaciones inspectoras tienen carácter pericial a todos los efectos legales y, por tanto, deben realizarse por inspectores con formación, competencia y autoridad y han de quedar documentadas por los mismos que las realizaron.

Se rechaza la observación dado que la modificación no afecta al ejercicio de las funciones corresponden a la Agencia en la materia, se limita a agilizar el procedimiento para su emisión al suprimir la consideración de las funciones de comprobación del régimen aplicable a la inspección aeronáutica que se concreta en las funciones de vigilancia y control (supervisión continuada) del cumplimiento de la normativa aplicable una vez se han obtenido las habilitaciones para el ejercicio de la actividad.

Respecto a la documentación en el procedimiento de expedición de las habilitaciones para el ejercicio de las profesiones y actividades aeronáuticas, conforme al proyecto, su régimen es el previsto con carácter general en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que ofrece todas las garantías, sin que se considere que estas actuaciones tengan per se la condición de inspección aeronáutica. Es el régimen de los preceptos que se modifican los que le atribuyen tal condición.

- Al artículo 50 LSA

Se debe especificar que AESA establecerá la responsabilidad de las infracciones enumeradas, en la persona del Gerente responsable del Certificado de Operación aprobado por AESA, por el cumplimiento efectivo de los



requisitos de responsabilidad (rendimiento de cuentas) establecidos en la normativa aplicable de gestión de seguridad.

Adicionalmente plantea la modificación de diversos tipos

(i) para incluir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el tipo del 50.2.4ª por *“incumplimiento por los sujetos sometidos a esta ley de la obligación de informar justificadamente acerca de las medidas a adoptar o de las razones por las que no se adoptarán medidas, como consecuencia de las recomendaciones remitidas por la autoridad de investigación técnica de accidentes o el retraso en cumplir tales obligaciones, así como de la obligación de informar acerca de su estado de cumplimiento o posibles desviaciones”* así como la obligación de la autoridad de investigación técnica de accidentes, de hacer pública la información relacionada de recomendaciones emitidas, contestaciones recibidas y el grado de satisfacción en el cumplimiento de las recomendaciones emitidas a cada parte

(ii) para incluir en el tipo sobre el incumplimiento del deber de disponer de normas internas sobre el modo en que aplican dentro de la organización los principios de cultura justa, la inclusión de estas normas en el manual de operaciones y su aprobación por la Agencia (art. 50.2.5ª).

(iii) para incluir a la tripulación en tipo referido al incumplimiento por las compañías de la obligación de proporcionar la lista de pasajeros en caso de accidente; así como en el plan de asistencia a víctimas y familiares de accidentes (art. 50.3.6ª y 7ª) .

(iv) para definir el tipo de medidas desfavorables que adoptadas por los proveedores constituyen infracción y ampliar la infracción a las adoptadas al personal tercero o subcontratado (art. 50.3 8ª)

Se atiende, la observación referida a la lista de pasajeros (artículo 50.3.6ª), toda vez que conforme a lo previsto en el artículo 20.1, letra a), y 2, del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil la lista que debe proporcionarse a las autoridades es la de todas las personas de a bordo.

No se atienden, el resto por las siguientes razones:

La primera dado que es en el marco del procedimiento donde se determina la persona o personas responsables (ya sean físicas o jurídicas) de la comisión de una infracción, salvo que sean obligaciones claramente personalísimas (como en el caso de personal de vuelo o de control, por ejemplo) y no parece ser el caso, amén de que del incumplimiento de los deberes relativos a la protección y uso de la información cuya tipificación justifica la modificación del precepto, no tiene por qué ser imputable al gestor responsable del certificado de operador aéreo de la compañía, en cuanto que el cumplimiento de los requisitos de cultura justa no es una obligación asociada a dicho certificado..

Las relativas a los tipos infractores, porque en lo referido al tipo del apartado 2.5ª presume la existencia previa de obligaciones que no sólo no se contemplan en la normativa europea de aplicación, sino que son directamente contrarias a ella, toda vez que las normas internas de cultura justa de la organización que no se sujetan a aprobación, sino a consulta con los representantes del personal y, en su caso, a la eventual revisión del organismo de protección de la información al que se refiere el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del



Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, (art.16.11)´

Respecto a la inclusión de la tripulación en el Plan de atención a las víctimas y sus familiares (art.50.3.7ª), esto resulta así del propio concepto de víctima que no sólo incluye a los pasajeros. La referencia es a la denominación del plan en el citado Reglamento y la normativa nacional aplicable, el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, cuyo artículo 2, letra) define a las víctimas como *“toda persona, ocupante de la aeronave o no, que se encuentre involuntariamente involucrada de forma directa en un accidente de la aviación civil”*.

El tipo 50.3.8ª se corresponde con los términos en que se fija las obligaciones de cultura justa en la LSA, art. 12 y el citado Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, sin que sean sede de tipificación donde deban concretarse el alcance de las obligaciones.

Por último, por lo que respecta a la tipificación de eventuales conductas de AESA indicar que su responsabilidad no se enmarca en el ámbito de la inspección aeronáutica y el procedimiento de infracciones y sanciones de la LSA, cuya aplicación, por otra parte, corresponde a dicha Agencia. Las obligaciones de información de la autoridad de investigación, por último, se establecen en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sin que dicha autoridad esté sujeta a la supervisión de la Agencia, ni de ninguna otra autoridad administrativa, dado la exigible independencia en el ejercicio de sus funciones.

- A la derogación de los artículos treinta y uno, sesenta y cuatro, setenta y dos, noventa y uno, noventa y dos, noventa y cinco, noventa y siete, ciento ocho, ciento diez y ciento doce, en tanto que dicha derogación genera incertidumbre jurídica y perjuicios a los interesados.

Respecto a la derogación del artículo 31, conforme al cual *“La certificación del Registro de matrícula sustituye al título de propiedad en casos de extravío o destrucción del mismo, y en tanto se expida un duplicado”*, ya se indica en la MAIN que las modificaciones introducidas en la LNA en materia de Registro de Matrícula tiene por objeto clarificar su carácter administrativo, en coherencia con el régimen del Registro de Bienes Muebles que es el Registro jurídico de titularidades y gravámenes sobre estos bienes, entre otros, sobre las aeronaves. Conforme se indica en el preámbulo del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles:

*“(…) corresponde al Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles la función de otorgar la nacionalidad y asignar las marcas de nacionalidad y matrícula. La calificación de los títulos jurídicos aportados para la inscripción se realiza por el Registro de Bienes Muebles. Además, en este real decreto, atendiendo a lo informado por el Ministerio de Justicia, se establecen las previsiones necesarias para permitir la aplicación del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil (Ciudad del Cabo, noviembre de 2001), concretando que el Registro de Bienes Muebles es el punto de acceso con el Registro Internacional creado por dicho instrumento”*.

La derogación del artículo treinta y uno de la LNA desvincula el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles (RMAC) de naturaleza meramente administrativa, del Registro de Bienes Muebles (RBM) a cargo de los Registros Mercantiles provinciales, que cuenta con la eficacia propia de un registro jurídico, tal y como lo conciben las



disposiciones legales y reglamentarias que lo regulan y que fue diseñado para la expedición de la publicidad sobre las titularidades y gravámenes de los bienes muebles registrados, en cumplimiento del principio de la fe pública registral que pretende proteger las adquisiciones que efectúen los terceros adquirentes, que se hayan producido confiados en el contenido del Registro.

Por el contrario, el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles ha de responder al espíritu que preside el Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI) en cuyo artículo séptimo se indica que todo Estado contratante o Autoridad de registro de marca común mantendrá al día un registro en el que aparezcan, con respecto a cada una de las aeronaves matriculadas por el Estado o por la Autoridad de registro de marca común, los detalles contenidos en el certificado de matrícula.

El tenor del artículo que se deroga, por tanto, no guarda ninguna relación con la finalidad que se atribuye a este tipo de registro por OACI a través del cual los Estados miembros, pueden, por ejemplo, conocer el número de aeronaves inscritas en cada uno de ellos o la identidad del operador de una aeronave a efectos de la posible exigencia de responsabilidad por el incumplimiento de las obligaciones que le incumbe en materia de seguridad aérea. Y ello, frente a un Registro, como el de Bienes Muebles, que es un Registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, así como de condiciones generales de la contratación, al que para todas las cuestiones relativas a su funcionamiento, publicidad, procedimiento y efectos de la inscripción y honorarios resultan de aplicación las normas de los Registros de la Propiedad y Mercantiles.

Por lo que respecta al resto de las observaciones sobre los preceptos derogados tampoco cabe atenderlas dado que:

(i) el régimen para el acceso a las licencias y habilitaciones necesarias para pilotar aeronaves y la realización de las actividades aéreas es el establecido en la normativa europea y nacional [secciones FCL.100, FCL.200, FCL.300, FCL.400, FCL.500 y FCL.915.a) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre de 2011 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, y artículos 6.3.c), 8.1.a) del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero], sin que se considere necesario introducir limitaciones de acceso adicionales;

(ii) El artículo setenta y dos de la LNA se encuentra obsoleto, siendo de aplicación a día de hoy el régimen de liberalización de servicios aéreos intracomunitarios para las compañías aéreas comunitarias dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

(iii) la participación de capital y control de terceros países sobre las compañías aéreas europeas se establece en la normativa UE (Reglamento (CE) 1008/2008);

(iv) los artículos 92, 95, 97, 108, 110 y 112, no son objeto de derogación en el texto sacado a audiencia pública, por lo que no se comprenden las alegaciones vertidas para su no derogación;

(v) no obstante si se suprime de la derogatoria el artículo 130, y se mantiene de acuerdo con lo informado por la AESA.

**SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA)**

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA





Manifiesta que suscribe las alegaciones de COPAC; cuya valoración se da por reproducida.

## **DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DEL GOBIERNO DE ARAGÓN**

En relación con el artículo segundo, modificación de la LSA, observa que, dada la nueva redacción del artículo 28 que elimina los informes y dictámenes técnicos, que hacían referencia a las actuaciones de inspección de supervisión, deben eliminarse dichos conceptos de los artículos 50.1.1 y 50.3.1.

Se atiende.

## **REAL AERoclUB DE ESPAÑA (RACE)**

En general RACE reitera las observaciones/propuestas realizadas en la consulta pública previa, procediendo dar por reproducido lo allí informado, sin perjuicio de lo que a continuación se indica:

- Necesidad de dotar de proporcionalidad a los importes de las sanciones recogidas en el artículo 55 de la LSA para las actividades de aviación general y deportiva.

RACE considera desproporcionado el importe de las sanciones de la LSA, para las actividades de aviación general y trabajos aéreos, atendiendo a la capacidad económica y dimensión operativa de este sector en España, a cuyo efecto propone las siguientes modificaciones:

(i) Al artículo 51.1 la reducción del importe de la sanción, en todos los casos, fijándolos entre los 60 € para las infracciones leves en su menor importe a 225.000 € para el mayor importe de las infracciones muy graves.

(ii) Al artículo 51.2, en el que se cualifica las sanciones aplicables a las infracciones tipificadas en la LSA cuando su comisión se enmarca en la realización de una actividad comercial, proponiendo:

- La limitación de su ámbito de aplicación a entidades colaboradas, compañías aéreas de transporte comercial, organizaciones de diseño, fabricación o mantenimiento, proveedores de servicios aeroportuarios y de servicios de navegación aérea, y gestores aeroportuarios;

- La reducción de las cuantías oscilando entre 60 € para las infracciones leves en la menor cuantía, y 600.000 para el mayor importe en las infracciones muy graves; y

- El establecimiento de un límite máximo atendiendo al volumen anual de negocio del sujeto infractor.

(iii) Al artículo 59 para la adición de dos nuevos criterios para la graduación de las sanciones la capacidad económica del infractor y la aplicación de la sanción correspondiente a la infracción de inferior gravedad cuando concurren circunstancias atenuantes o efectos que minoren la culpabilidad, siguiendo en esto último, según se indica, lo establecido en el artículo 14.4 de la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Al respecto, la propuesta no responde el objetivo manifestado en cuanto afecta a todos los sujetos aeronáuticos con independencia de que su actividad se enmarque en el ámbito de la aviación general y los trabajos aéreos o



no, al plantear en todos los casos la reducción de las sanciones, aun cuando se excluye del régimen cualificado del artículo 55.2 las actividades comerciales realizadas por los operadores aéreos o gestores de infraestructuras aeronáuticas que no tengan la condiciones de aeropuertos, esto es, los gestores de los aeródromos de uso restringido, lo que por sí sólo justificaría rechazar la propuesta.

No obstante lo anterior, debe reiterarse que una eventual modificación del régimen sancionador con el objetivo y alcance pretendido se enmarca en una reforma integral de dicho régimen que requiere ponderar, no sólo, las circunstancias subjetivas relativas al impacto de la sanción sobre la capacidad económica del infractor, sino también las circunstancias objetivas relativas a la gravedad de la conducta y los efectos disuasorios de las sanciones, amén de asegurar que los criterios establecidos al efecto no producen efectos discriminatorios.

Como se ha informado al RACE en sucesivas ocasiones, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha asumido el compromiso de realizar una revisión integral del régimen de infracciones y sanciones de la LSA en el que sí tendría cabida analizar la posibilidad de introducir mecanismos que contribuyeran a mejorar la proporcionalidad de las sanciones, recordando, no obstante, que mediante la modificación efectuada en la Ley 1/2011, de 4 de marzo, ya se produjo un importante ajuste de sus cuantías en orden a su mayor proporcionalidad.

Debe tenerse en cuenta también que con la entrada en vigor de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas («LPA»), pueden aplicarse reducciones del 20% sobre el importe de las sanciones propuestas tanto por el reconocimiento de su responsabilidad, como por el pago voluntario, acumulables entre sí (artículo 85 LPA), lo que permite reducir la cuantía de las sanciones en hasta un 40%, circunstancia ésta desconocida en el momento de adopción de la LSA en el año 2003.

- Simplificar y reducir cargas del Registro de Matriculación de Aeronaves.

Siendo éste el objetivo final de las modificaciones introducidas en el anteproyecto al régimen del Registro de Matriculación de Aeronaves:

- No compete al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación o regulación del régimen del Registro de Bienes Muebles, como se observa, ni procede abordar dicha modificación o regulación en el marco de la modificación de la LNA y LSA proyectada.

- El establecimiento de un procedimiento de ventanilla única queda garantizado a través del Punto de Acceso General electrónico de la Administración y del Registro Electrónico General de la Administración General del Estado.

- La admisión de documentos electrónicos sin necesidad de legitimación de firmas o documento, no viene impuesta por la LSA por lo que para ello basta con modificar el Reglamento de Matriculación de Aeronaves, siendo este un objetivo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una vez introducidas las modificaciones legales que permitan la simplificación de los trámites previstos en él y el fortalecimiento de su naturaleza de registro administrativo.

- Lo propio cabe indicar respecto al régimen de arrendamiento de aeronaves no contemplado en las normas que el anteproyecto modifica, sino en normas reglamentarias

- Reducción de los plazos para resolver y notificar los procedimientos sancionadores dado su escasa complejidad.



A este efecto RACE propone que los expedientes por infracciones graves o muy graves pase de 18 meses a 6 y para las infracciones leves, de nueve meses a tres.

Con independencia de la calificación de la infracción, se trata de expedientes, técnicos, complejos y que, en muchas ocasiones implican notificaciones al extranjero dada la globalidad de este sector, por lo que los plazos propuestos son insuficientes para que se puedan tramitar los expedientes sancionadores por parte de AESA.

No obstante, atendiendo a los plazos reales de tramitación de los procedimientos sancionadores existe un pequeño margen para la reducción en el caso de infracciones graves, por lo que se acepta parcialmente la reducción del plazo previsto en el vigente artículo 65 para reducirlo en estos casos. Situación que no se produce en relación con los procedimientos por infracciones leves o muy graves, ya atendiendo a su volumen ya a su complejidad.

- Participación de las asociaciones representativas de usuarios en la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, prevista en el artículo 6 de la LSA

Dadas las funciones atribuidas a este órgano, la coordinación de competencias, entre los citados Ministerios no procede contemplar la participación de dichas organizaciones, sin perjuicio de que cada Departamento pueda realizar las consultas que estime, o de la invitación de la propia Comisión a expertos o representantes de los usuarios.

Lo anterior, en todo caso, sin perjuicio del cumplimiento por esta Comisión del régimen del procedimiento administrativo común cuando sea aplicable a sus actuaciones.

- Actualización de las definiciones de pasajero, vuelos de entrenamiento y vuelos de escuela a efectos de lo previsto en las prestaciones patrimoniales públicas de los aeropuertos de AENA S.A. SME.

RACE plantea

- Diferenciación entre pasajero y ocupante. Proponen eliminar de su definición “o a título privado, y aquellas personas que no sean miembros de la tripulación”.
- En relación con los vuelos de entrenamiento propone eliminar la delimitación que realiza “a compañías de transporte aéreo comercial”. Consideran que debe ampliarse la definición para incluir los vuelos que sean de adiestramiento, calificación de pilotos o mantenimiento de licencias o habilitaciones.

Estos vuelos no necesitan autorización de AESA, se propone eliminar esta referencia.

- En cuanto a los vuelos de escuela, no necesitan autorización de AESA, debe eliminarse que los vuelos deben tener mismo origen y destino, debe eliminarse la necesidad de acreditar la condición de alumno en la presentación del plan de vuelo y debe incluirse aquellos otros vuelos muy relacionados con la formación como las pruebas de pericia y verificaciones de competencia.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que las definiciones se aplican en relación a la definición del hecho imponible de las prestaciones patrimoniales públicas de pasajero y seguridad y las exenciones aplicables a la



prestación de aterrizaje y tránsito de aeródromo; así como que la autorización de AESA en relación a los vuelos de escuela no se refiere a la autorización del vuelo sino de las escuelas y aeroclub, y que dichas definiciones vienen justificadas por la necesidad de retribuir los servicios prestados por el gestor aeroportuario, servicios que se reciben también por los ocupantes de la aeronave que no tengan la condición de pasajeros de transporte aéreo comercial y los vuelos de entrenamiento y escuela

La modificación de este régimen supondría, por otra parte, que los costes de los vuelos adicionales que fueran excluidos del pago de la correspondiente prestación patrimonial pública serían sufragados por el resto de los usuarios de la infraestructura en las condiciones establecidas en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, para el establecimiento del ingreso máximo por pasajero, por lo que no procede aceptar la alegación.

- Posibilidad de portar los documentos de a bordo en formato electrónico y exención de llevarlos a bordo de la aeronave en los vuelos locales y eliminación de la referencia del artículo 21 LNA a la licencia y calificación de su estación de radiocomunicación, denominada en la normativa europea “licencia de radio de la aeronave”

Se atiende parcialmente en los términos propuestos por AESA que completa los documentos que deben llevarse a bordo en los términos indicados en este anexo, en coherencia con lo establecido en la normativa europea, excepcionando de la posibilidad de conservarlos en el aeródromo o lugar de operación para los vuelos circulares el manual de operaciones y la lista de pasajeros y lugares de embarque y destino, y el manifiesto de carga, en el primer caso dado que la obligación de llevar a bordo dicho manual se justifica en que sea accesible en todo momento para los pilotos durante la operación, y en el segundo, en tanto que el transporte de pasajeros o carga en vuelos circulares se limita a los denominados “vuelos turísticos” en los que no existe otro embarque o desembarque de pasajeros que el realizado en el aeródromo o lugar de operación.

Adicionalmente, no obstante, se flexibiliza la exigencia del deber de llevar esta documentación a bordo al contemplar la posibilidad de que reglamentariamente pueda excepcionarse de esta obligación a aquellos documentos que no sean precisos para la operación de la aeronave.

Respecto a la posibilidad de portar los documentos a bordo en formato electrónico, es una previsión que no es necesario que esté explícitamente recogida en la LNA. Adicionalmente, aceptar esta alegación, sin que a día de hoy se expida por la AESA la licencia en formato electrónico, puede conllevar un error de interpretación para los titulares de las licencias, que podrían considerar que el hecho de llevar escaneada la licencia o tener una foto de la misma en un dispositivo electrónico (teléfono móvil o Tablet, por ejemplo) cumple con el requisito de llevar la licencia en formato electrónico.

En cualquier caso, el piloto llevará a bordo la licencia en el formato que se le expida por la AESA, y la redacción del precepto no excluye ninguna opción a futuro.

## **SERVICIOS AERONÁUTICOS, CONTROL Y NAVEGACIÓN (SAERCO)**

- Al artículo 50.2.5ª LSA

Objeta la tipificación como infracción de *“la insuficiencia de dichas normas [las normas internas sobre el modo en que aplican los principios de cultura justa en la organización] apreciada por el organismo competente”* al considerar amplía el ámbito de aplicación de las normas internas, sometiénolas a la apreciación del organismo competente,



que no se define, lo que constituye una ley sancionadora en blanco, pues no se regulan los criterios de suficiencia o contenido mínimo sino que queda a la libre apreciación del organismo competente pese al acuerdo que pueda adoptarse por el proveedor de servicios y los representantes de su personal.

Obvia SAERCO lo previsto en el artículo 16.11, párrafo segundo del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, conforme al cual “*El organismo designado en virtud del apartado 12 [el organismo de protección de las fuentes de información] podrá pedir que se examinen las reglas internas de las organizaciones establecidas en el Estado miembro del que depende antes de su puesta en funcionamiento*” y el desarrollo de dicho precepto en el Real Decreto 1088/2020, de 9 de diciembre, por el que se completa el régimen aplicable a la notificación de sucesos de la aviación civil, y, en concreto lo dispuesto en su artículo 3, apartados 2, letra e), y 6, conforme al cual, en el ejercicio de las funciones a que refiere el artículo 16.11 del citado reglamento UE, la Dirección General de Aviación Civil como organismo designado para la protección de las fuentes de información u otras reglas sobre cultura justa:

*“e) Requerirá la revisión del reglamento interno sobre cultura justa de las organizaciones a que se refiere la letra anterior, a solicitud de la representación del personal en la respectiva organización antes de su puesta en funcionamiento, cuando dicho reglamento no satisfaga adecuadamente los principios de cultura justa.*

(...)

*6. A efectos de lo dispuesto en el apartado 2, letra e), la Dirección General de Aviación Civil notificará a la organización correspondiente la iniciación del procedimiento para determinar la procedencia de la revisión de su reglamento interno sobre cultura justa, requiriéndola para que se abstenga de ponerlo en funcionamiento.*

*Notificada la iniciación de este procedimiento, la organización deberá abstenerse de poner en funcionamiento el reglamento interno sobre cultura justa objeto del mismo, en tanto se resuelve sobre la procedencia de requerir su revisión.”.*

Por tanto,

(i) no se amplía el ámbito de aplicación de las normas internas, sometiéndolas a la apreciación del organismo competente, que no se define, en cuanto que es el reglamento UE el que contempla que se pueda pedir la revisión, y el organismo y procedimiento para instar la revisión de las normas internas, está contemplado en la normativa nacional de aplicación, recordando al efecto la legitimidad de la colaboración ley reglamento en la tipificación de las infracciones;

(ii) no queda a la libre apreciación del organismo de protección de la información en tanto la procedencia de revisar dichas normas se sustancia en un procedimiento en el que son parte interesada la representación del personal en la organización, a cuya solicitud se inicia, y la organización, y su suficiencia sólo puede venir determinada por la adecuación para satisfacer las reglas de cultura justa establecidas en el reglamento UE.

(iii) en ningún caso, cabe iniciar el procedimiento de las normas internas frente al acuerdo adoptado por el proveedor de servicios y los representantes de su personal, dado que son éstos los que inician el procedimiento de revisión.



No obstante, atendiendo, parcialmente a la observación formulada, se completa el tipo (i) limitando la infracción a la insuficiencia “manifiesta” apreciada por el organismo competente “en el procedimiento sobre su revisión”, al tiempo que aclara el tipo relativo al incumplimiento “de las normas internas aplicables en la organización” y de la “revisión acordada por el organismo competente”.

## **FUNDACIÓN ENAIRE**

Pone de manifiesto que la normativa reguladora de ENAIRE no contempla específicamente el deber de la entidad pública empresarial de conservación, defensa y promoción de su patrimonio artístico, que se instrumenta a través de la fundación; si bien este deber quedaría incluido dentro de la obligación genérica de conservación del patrimonio que tienen todos los entes públicos; al tiempo que considera hace necesario amparar esta actividad mediante mención expresa en una norma con rango de ley, al ser éste el instrumento determinante de las funciones a desarrollar por los entes públicos (ex artículo 91 de la Ley 40/2015).

Sentado lo anterior, debiendo coadyuvar la actuación de la Fundación ENAIRE al organismo del que depende (ex artículo 128 de la Ley 40/2015), desde el momento en que ENAIRE concrete por norma legal esta función, se dota a la Fundación de la certeza jurídica necesaria para la continuación de su actividad.

Se atiende la observación a cuyo efecto se incluye una adicional en el anteproyecto.

## **ENAIRE**

- En el ámbito de los recursos humanos (personal de control).

Plantea la conveniencia de incluir en el proyecto una edad máxima para el acceso a la profesión de controlador de tránsito aéreo igual o inferior a 25 años, justificada en (i) la operatividad y buen funcionamiento del servicio, al permitir una adecuada correlación entre los puestos con mayor capacidad psicofísica y los puestos no operativos; (ii) favorecer los requisitos de formación en el puesto y un período de actividad razonable previo a la jubilación que evite la prolongación de la actividad laboral por no reunir los requisitos para acceder a la pensión con causa en la necesidad de completar el período de cotización; (iii) posibilitar una carrera de larga duración que rentabilice los costes del proceso de selección y formación inicial, dando estabilidad a la plantilla; (iv) evitar que puedan quedar desiertos puestos que requieren mayor responsabilidad, por la necesidad de que para acceder a ellos sea preciso que transcurran varios años para obtener los niveles profesionales necesarios; (v) las altas exigencia psicofísicas asociadas al desempeño de la actividad, concretadas en el mantenimiento den vigor del certificado médico clase 3, que es preciso renovar cada 24 meses o 12, en el caso de personas de 40 años o más.

No se acepta, de un lado, porque los requisitos para acceder al ejercicio de la profesión e controlador de tránsito aéreo vienen establecidos en la normativa europea de aplicación, en concreto el Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión, que únicamente exige tener 18 años cumplidos para acceder a la licencia de alumno controlador de tránsito aéreo, no contemplando ningún límite de



edad para su ejercicio que vendrá condicionado al mantenimiento de los requisitos exigibles para la validez de la licencia y sus habilitaciones.

En consecuencia, se considera que en cuanto que la Unión Europea ha decidido ejercer las competencias compartidas en materia de navegación aérea ex artículo 100.2 del Tratado de Funcionamiento de la UE, los Estados deben abstenerse de regular sobre la materia, de conformidad con lo provisto en el artículo 2.2 de dicho tratado, conforme al cual:

*“2. Cuando los Tratados atribuyan a la Unión una competencia compartida con los Estados miembros en un ámbito determinado, la Unión y los Estados miembros podrán legislar y adoptar actos jurídicamente vinculantes en dicho ámbito. **Los Estados miembros ejercerán su competencia en la medida en que la Unión no haya ejercido la suya. Los Estados miembros ejercerán de nuevo su competencia en la medida en que la Unión haya decidido dejar de ejercer la suya.**”*

En relación con la circunstancia de que Eurocontrol y el proveedor de servicios alemán tengan establecida una limitación de acceso por edad, no desvirtúa lo antedicho, de un lado, porque en ambos casos estas decisiones se adoptan en el ámbito del poder de decisión de las respectivas organizaciones, no por el establecimiento de una limitación legal al acceso, incompatible con la normativa UE.

De otro, porque, aún en el negado supuesto de que el Estado español pudiera regular sobre la materia sin vulnerar el principio de lealtad institucional consagrado por el citado artículo 2.2 del TFUE, siendo cierto que fijar un límite máximo de acceso a la actividad facilitaría la gestión de ENAIRE, no es menos cierto que puede perjudicar a otros proveedores de servicios que verían limitada la posibilidad de dotarse de controladores al restringir el número posible de candidatos, sin que responda a razones objetivas que la justifiquen, sino a razones organizativas de la entidad pública empresarial que no amparan la introducción de una limitación como la pretendida que podría calificarse como discriminatoria.

Cabe considerar al respecto, por último, que ENAIRE trata de resolver los eventuales problemas que tenga para establecer condiciones de edad en las pruebas de selección y acceso de los profesionales de acuerdo con los requisitos exigibles a la contratación mediante la introducción de una limitación general injustificada por razones objetivas.

- En materia medioambiental

Plantea la conveniencia de concretar en el proyecto la autoridad competente independiente en materia medioambiental prevista en el Reglamento (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, así como la designación definitiva del órgano sustantivo para los proyectos aeroportuarios.

Al respecto este régimen se contempla en el proyecto de Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ENAIRE, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, sin que se considere necesario o conveniente incluirlo en una norma con rango de ley.



- Ampliación de la protección otorgada a las fuentes de información de sucesos de la aviación civil a los procedimientos civiles y penales

Al respecto se está al régimen ya contemplado en la Ley de Seguridad Aérea, artículos 12, 18 y 19, que ya establecen un avanzado nivel de protección de las fuentes de información, sin que, por otra parte, se identifiquen por ENAIRE las necesidades de protección no cubiertas por dicho régimen al objeto de poder valorar como darles satisfacción.

- Concreción de los mecanismos de evaluación, aprobación de medidas y su suficiencia en el sistema de notificación de sucesos de la aviación civil

Plantea la necesidad de establecer concreciones sobre estos aspectos.

No se acepta en tanto que el régimen complementario del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, se contempla en el Real Decreto 1088/2020, de 9 de diciembre, por el que se completa el régimen aplicable a la notificación de sucesos de la aviación civil y se modifica el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, por lo que en todo caso dichas precisiones debería contemplarse en la citada norma reglamentaria, sin perjuicio de la posibilidad de la Agencia de adoptar Medios Aceptables de Cumplimiento o material guía que coadyuven a este objetivo.

- A la modificación del artículo 50.1.3ª de la LSA

Considera que debe limitarse la tipificación a los sucesos de notificación obligatoria, lo que ya se recoge en el precepto al considerar infracción “*El incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de la obligación de notificar los sucesos de la aviación civil (...)*”.

Se considera que el precepto ya tipifica la infracción en relación con el incumplimiento de la obligación de notificar los sucesos, si no existe tal obligación no aplica el tipo infractor.

## **COLEGIO DE REGISTRADORES DE LA PROPIEDAD, MERCANTIL Y BIENES MUEBLES**

Propone la inmatriculación de todo el recinto aeroportuario, aportando propuesta de adición de un nuevo artículo 206 bis de la Ley Hipotecaria.

Se considera que no cabe su inclusión en este proyecto, debiendo plantearse en su caso en una eventual modificación de la Ley hipotecaria por el Ministerio de Justicia, sin perjuicio de la participación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.