



## **Anteproyecto de Ley por la 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.**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El régimen legal en materia aeronáutica está establecido, básicamente, en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuya modificación puntual es necesaria para atender diversas cuestiones inaplazables.

En materia de aeropuertos de interés general, es preciso simplificar el régimen de las comisiones de naturaleza medioambiental para racionalizarlas, optimizando la participación de las administraciones públicas concernidas, estatal, autonómica y local, al atribuir a un único órgano las funciones de naturaleza medioambiental, hasta ahora dispersas en distintos órganos colegiados que conocen de aspectos parciales vinculados, con carácter general, con las declaraciones de evaluación ambiental o el régimen de las servidumbres acústicas. Con este objeto se introducen las pertinentes modificaciones en el artículo cuarto de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

Asimismo, se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, para compatibilizar la planificación de los aeropuertos de interés general y las instalaciones para la navegación aérea con el régimen de las servidumbres aeronáuticas. A estos efectos, se clarifica, por razones de seguridad jurídica, la protección dispensada a la planificación y se asegura que dicha protección se corresponde con la planificación vigente, de modo que no se limite indebidamente la ordenación del territorio. Al tiempo, se trata de dar respuesta a una reclamación histórica de las administraciones territoriales, en orden al reforzamiento de la autonomía local y a una mayor laxitud en el control del Estado ante la actividad urbanística. Con este objeto, se sientan las bases para la simplificación y flexibilización de la intervención estatal al contemplar diversas medidas que permiten que el desarrollo y ejecución de determinados planeamientos de ordenación territorial o urbanística, o zonas de estos, se realice sin necesidad de contar con el informe previo de la autoridad aeronáutica. Esta modificación obliga a refundir en la Ley 48/1960, de 21 de julio, el régimen legal sobre los planes directores de los aeropuertos de interés general y el plan de navegación aérea, inicialmente regulados en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y la disposición adicional decimocuarta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes



para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta refundición, adicionalmente, refuerza la seguridad jurídica en este ámbito.

Se completa esta modificación, con diversas actualizaciones concretas que tratan de reforzar la coherencia del ordenamiento jurídico. Así, en coherencia con la normativa europea y en los ámbitos no cubiertos por ella, se reformula el régimen sobre la documentación que debe llevarse en la aeronave, adecuándola en mayor medida a lo previsto en el Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), y contemplando la posibilidad de que parte de dicha documentación pueda conservarse en el aeródromo en el caso de los denominados “vuelos circulares”.

En la misma línea, se actualiza el concepto de personal aeronáutico incorporando a los pilotos a distancia y al personal que realiza tareas de apoyo a la operación de aeronaves no tripuladas, así como el régimen aplicable en materia de servicios aéreos, adaptándolo a la normativa europea vigente y flexibilizando las autorizaciones exigibles para la realización de vuelos internacionales y se refuerza la naturaleza administrativa del Registro de Matrícula de Aeronaves diferenciando con claridad sus funciones de las atribuidas al Registro de Bienes Muebles, al tiempo que se contempla la necesaria coordinación entre ambos registros.

Por último, se amplía el margen de flexibilidad para el establecimiento del régimen reglamentario aplicable a las aeronaves de transporte privado, de escuelas de aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos, al turismo y las deportivas, para permitir una mejor adaptación a sus especiales características, en particular teniendo en cuenta la constante evolución técnica de las aeronaves destinadas a estos fines y el menor riesgo algunas de estas operaciones; y se derogan preceptos obsoletos en las materias modificadas.

## II

La modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, tiene por objeto simplificar la tramitación administrativa para obtener y renovar las habilitaciones exigibles para el ejercicio de las actividades aeronáuticas; realizar las actualizaciones imprescindibles para contemplar el régimen aplicable en materia de uso de aeronaves no tripuladas; reformar aspectos parciales del régimen de infracciones y sanciones y completarlo en materia de silencio administrativo, al tiempo que se refuerza la coherencia en la aplicación del Acuerdo Multilateral relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981.

La simplificación en la tramitación para la obtención de las habilitaciones exigibles para el ejercicio de las actividades aeronáuticas pasa por excluirlas de las actuaciones de inspección aeronáutica, tendente a velar por el cumplimiento



continuado exigible para su mantenimiento, lo que redundará en la agilización de los trámites, la reducción de plazos y la utilización eficiente de los recursos públicos, lo que requiere la modificación de aquellos preceptos de la ley que contemplan estas actuaciones administrativas como inspección aeronáutica o las incardinan en ella.

Las modificaciones introducidas para adaptar la Ley 21/2003, de 7 de julio, al régimen de uso de las aeronaves no tripuladas pasan por actualizar las referencias a los regímenes de intervención administrativa para el ejercicio de las actividades aeronáuticas y establecer los medios para asegurar la necesaria colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el cumplimiento de las obligaciones de los pilotos remotos y el personal que realiza tareas de apoyo para las operaciones con estas aeronaves, dado que estas operaciones no requieren el uso de infraestructuras específicas, lo que dificulta el control efectivo por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En el ámbito del régimen sancionador, por seguridad jurídica, en orden a reforzar el principio de legalidad en el ámbito sancionador, y en particular en su vertiente de *lex certa*, se introducen tipificaciones específicas por incumplimientos de las obligaciones en materia de sistemas de aeronaves no tripuladas en aplicación de lo previsto en el artículo 131 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.

Además, se actualiza el régimen de las infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea para reforzar su proporcionalidad, atendiendo al riesgo generado por la conducta sancionable.

También se racionaliza y dota de proporcionalidad a la gradación de las infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas, al pasar de un régimen conforme cualquier infracción de las servidumbres se calificaba como infracción muy grave, a otro que califica las respectivas conductas infractoras atendiendo a su impacto en la seguridad y regularidad de las operaciones. Al mismo tiempo, se tipifican las conductas que vulneren las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea. Así se califican como leves los incumplimientos formales que no afectan a la seguridad ni continuidad de las operaciones o al buen funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas; graves aquellos que exijan medidas de mitigación para evitar dicha afectación, y muy graves



los que comprometan la seguridad, regularidad de las operaciones o el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.

Por razones de seguridad jurídica y atender al cumplimiento de lo previsto en la normativa europea, se tipifica el incumplimiento de las obligaciones en materia de notificación de sucesos de la aviación civil y protección de las fuentes de información, en aplicación de lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, y disposiciones complementarias, reforzando la protección de los profesionales aeronáuticos frente a medidas contrarias a la cultura justa.

Asimismo, se completan el régimen sobre los responsables de las infracciones incluyendo a los sujetos responsables de los nuevos tipos introducidos por esta ley, se actualizan las referencias al órgano competente para sancionar, de conformidad con la organización administrativa actual y se introducen elementos que permiten la atenuación de la sanción atendiendo a las circunstancias concurrentes en la determinación de la culpabilidad.

En materia de silencio administrativo, se unifica el régimen aplicable en materia de aeronavegabilidad y se explicitan los supuestos en que conforme a la normativa europea resulta de aplicación la excepción del silencio negativo.

Por último, por coherencia con lo previsto en el Acuerdo Multilateral de 12 de febrero de 1981, ratificado por Instrumento de 14 de abril de 1987, conforme al cual las tarifas por el uso de las instalaciones y servicios de la navegación aérea en ruta se adoptan por la Comisión Ampliada de Eurocontrol, siendo exigibles a los operadores de conformidad con lo previsto en dicho acuerdo, se establecen las medidas para asegurar su publicidad.

### III

La ley se adecúa a los principios de buena regulación, de conformidad con el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se atiende a los principios de necesidad y eficacia al optimizar la participación de las administraciones públicas, estatal, autonómica y local, en los órganos colegiados de naturaleza medioambiental creados en los aeropuertos de interés general.



Dichos principios quedan justificados, igualmente, por la necesidad de dotar de racionalidad y proporcionalidad a la protección de las infraestructuras aeroportuarias e instalaciones de navegación aérea y su planificación, en orden a la seguridad y continuidad de las operaciones aéreas, tal es el caso de las modificaciones introducidas en materia de planes directores y servidumbres, incluidas las modificaciones relativas a la tipificación de las conductas que vulneren dichas servidumbres. Lo propio cabe indicar en relación con la clarificación de las funciones del Registro de Matrícula de Aeronaves y la subsiguiente simplificación de trámites; la inclusión de las modificaciones precisas para integrar en las leyes modificadas el régimen aplicable al uso de los sistemas de aeronaves no tripuladas; la flexibilidad introducida en relación con la documentación de debe llevarse en la aeronave o la regulación específica de las operaciones de bajo riesgo.

Atiende, asimismo, a los principios de necesidad y eficacia la simplificación y actualización del régimen de los procedimientos para la verificación del cumplimiento de los requisitos para obtener las habilitaciones exigidas para la realización de actividades aeronáuticas y la realización de servicios aéreos; el reforzamiento de la protección de las fuentes de información en la notificación de sucesos, al adecuarlo al mejor ejercicio de las funciones públicas y a las necesidades del sector; o la reformulación de las infracciones en materia de mercancías peligrosas o servidumbres aeronáuticas para dotarlas de mayor proporcionalidad.

Se atiende al principio de proporcionalidad al establecer la regulación mínima imprescindible para atender a las necesidades requeridas, sin que existan alternativas a la modificación legal, dado que todas las medidas planteadas requieren, ya una modificación legal, ya su plasmación en una norma con este rango, por razones de seguridad jurídica y para asegurar su eficacia. Adicionalmente, las modificaciones introducidas tienden a la simplificación de los procedimientos, a flexibilizar el régimen de intervención administrativa y los requisitos exigibles en el ejercicio de las funciones aeronáuticas, así como a la racionalización del régimen de infracciones en los ámbitos contemplado en la ley.

Se adecua al principio de seguridad jurídica, al reforzar la coherencia del ordenamiento jurídico y el cumplimiento de la normativa europea, así como su conocimiento por sus destinatarios, en particular en lo que respecta a las modificaciones en materia de planificación de los aeropuertos de interés general y las instalaciones de navegación aérea, y servidumbres, al incluir en un único instrumento legal el régimen aplicable, logrando un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas, empresas y administraciones. Asimismo, responden al principio de seguridad jurídica las modificaciones efectuadas en materia de registro de



matrícula, sistemas de aeronaves no tripuladas, servicios de transporte aéreo o el régimen el silencio negativo en aplicación de la normativa europea, en tanto que refuerzan la coherencia del ordenamiento jurídico. Lo propio cabe indicar con la derogación de preceptos inaplicables por obsoletos, evitando inducir a error a los destinatarios de la norma.

La ley responde al principio de transparencia, al definir claramente los objetivos de las modificaciones introducidas, al tiempo que ha posibilitado una amplia participación de sus destinatarios. Asimismo, atiende al principio de eficiencia al racionalizar el uso de los recursos públicos, sin que, por otra parte, se prevean cargas administrativas adicionales, que, en general se reducen, al tiempo que se flexibilizan las obligaciones de las partes.

Esta ley se adopta en el ejercicio de las competencias exclusivas del Estado conforme a lo previsto en el artículo 149.1. 4ª, 20ª y 23ª de la Constitución española, respectivamente, en materia de Defensa y Fuerzas Armada; aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general y matriculación de aeronaves y legislación básica sobre medioambiente.

**Artículo primero.** *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, queda modificada como sigue:

**Uno.** Se modifica el artículo cuarto, para dar nueva redacción a su apartado 4 y adicionar los nuevos apartados 5 y 6 que quedan redactados como sigue:

«4. En los aeropuertos competencia del Estado se constituirá una única Comisión ambiental cuando:

a) En el aeropuerto se aprueben servidumbres aeronáuticas acústicas;

b) La resolución que ponga fin a un procedimiento de evaluación ambiental sobre proyectos de la infraestructura contemple la creación de un órgano colegiado;

c) La normativa estatal de aplicación contemple la creación de un órgano colegiado integrado por representantes de la Administración General del Estado y de la Administración territorial al que se atribuyan funciones relativas a cuestiones medioambientales de la infraestructura.



5. Reglamentariamente se establecerán las funciones de estas comisiones que, en todo caso, incluirán:

a) El informe, previo y preceptivo, a la aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas y los planes de acción asociados; y

b) Las de carácter informativo que le correspondan conforme a la resolución que ponga fin a los procedimientos de evaluación ambiental de la infraestructura.

6. La norma de creación de las respectivas Comisiones ambientales establecerán su composición, salvaguardando la paridad de voto entre los representantes de la Administración General del Estado y sus organismos públicos vinculados o dependientes, y el resto de los miembros, y asegurando la participación de un representante del titular o gestor del aeropuerto y, en el número que se determine, de representantes de:

a) El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o sus organismos públicos vinculados o dependientes con competencias en materia de aeropuertos de interés general y aviación civil, en uno de los cuales recaerá su presidencia;

b) El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, o sus organismos públicos vinculados o dependientes y con competencias en materia de medioambiente;

c) La administración de la Comunidad Autónoma que ostente competencias en materia de transporte y medioambiente;

d) Las administraciones locales afectadas, asegurando una participación de los municipios que satisfaga los distintos intereses en conflicto, sin que ningún municipio pueda disponer de más de un miembro en la comisión.

Además, en la Comisión ambiental de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto se integrará un representante del Ministerio de Defensa.»

**Dos.** Se modifican los artículos veinte y veintiuno, que pasan a tener la siguiente redacción:

«Artículo veinte.



Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa europea de aplicación, las aeronaves tripuladas deberán llevar a bordo, los siguientes documentos o información:

- a) El certificado matrícula;
- b) El certificado de aeronavegabilidad y, si procede, el certificado de niveles de ruido;
- c) La licencia, con la anotación de las habilitaciones correspondientes, de cada miembro de la tripulación;
- d) El diario de a bordo de la aeronave o registro equivalente;
- e) La licencia de estación de radio, si la aeronave está provista de ella;
- f) El manual de vuelo de la aeronave o documentación equivalente;
- g) El certificado de los seguros que resulten exigibles;
- h) En el caso de aeronaves que realicen transporte aéreo, si éste es de pasajeros, una lista de los nombres y lugares de embarque y puntos de destino; y, si transporta carga, un manifiesto y declaración de carga;
- i) Cualquier otro documento o información que reglamentariamente pueda exigirse.

Artículo veintiuno.

No obstante lo dispuesto en el artículo veinte:

- a) Podrán conservar en el aeródromo o zona de operación la documentación o información prevista en sus letras a), b), d), e) y g), las aeronaves que realicen operaciones de aviación general o deportiva con despegue y aterrizaje en el mismo aeródromo o zona de operación, salvo que la normativa sectorial específica establezca otra cosa;
- b) Reglamentariamente podrán establecerse otros supuestos en los que la documentación no exigible para la operación de la aeronave pueda conservarse en el aeródromo o lugar de operación.»





**Tres.** Se modifica el artículo veintinueve, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo veintinueve.

**Reglamentariamente se establecerán las aeronaves que** habrán de ser matriculadas necesariamente en el Registro de matrícula de aeronaves civiles.»

**Cuatro.** Se modifica el Capítulo IX, que pasa a tener la siguiente redacción

## «CAPÍTULO IX

### **Planificación aeroportuaria y del sistema de navegación aérea y servidumbres aeronáuticas**

#### **SECCIÓN 1.ª PLANIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Artículo cincuenta y uno. *Planes Directores.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará un Plan Director para cada aeropuerto de interés general y un Plan Director de Navegación Aérea para todo el territorio nacional. En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la adopción del Plan Director del aeropuerto requerirá el informe favorable, en el ámbito de sus competencias, del Ministerio de Defensa.

En la tramitación de los Planes Directores se recabará el informe de las correspondientes Comunidades Autónomas y de otras administraciones públicas afectadas, en relación con sus respectivas competencias, en particular en materia urbanística y de ordenación del territorio, en los términos previstos reglamentariamente.

La aprobación de estos planes directores llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos necesarios para su ejecución a efectos expropiatorios, incluidos todos los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio e instalaciones y espacios de reserva establecidos conforme a lo previsto en los apartados 2 y 3.

2. El Plan Director de cada aeropuerto de interés general tendrá como contenido mínimo la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, que se



definirá al objeto de garantizar las necesidades del tránsito y transporte aéreo, así como las necesidades de gestión del espacio aéreo y los servicios de navegación aérea correspondientes, y en su caso, el cumplimiento de los fines de interés general establecidos en el artículo 21 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Asimismo, el plan director deberá incluir las servidumbres aeronáuticas y las afectaciones al planeamiento que resulten necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y el futuro desarrollo del respectivo aeropuerto.

La zona de servicio incluirá:

- a) Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias;
- b) Las superficies destinadas a las tareas complementarias de las actividades aeroportuarias y los espacios destinados a equipamientos;
- c) Las instalaciones de navegación aérea ubicadas en el recinto aeroportuario, delimitado por su perímetro de seguridad;
- d) Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto; y
- e) El desarrollo de otras actividades cuya localización en la zona de servicio resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios de la infraestructura.

3. El Plan Director de Navegación Aérea tendrá como contenido mínimo la determinación de las instalaciones necesarias para la prestación de los servicios de navegación aérea que hayan de ubicarse fuera de los recintos aeroportuarios, delimitados por su perímetro de seguridad, sus accesos rodados y acometidas de suministros, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del sistema de navegación aérea; las servidumbres aeronáuticas que procedan y las afectaciones al planeamiento que resulten necesarias para garantizar el desarrollo y crecimiento del sistema.

Este plan se adoptará a propuesta de ENAIRE E.P.E, previa consulta por ésta al resto de los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo en espacio aéreo de soberanía española, o en el que España tenga la responsabilidad de la provisión de tales servicios.



Artículo cincuenta y uno bis. *Integración en el planeamiento urbanístico y territorial.*

1. El planeamiento urbanístico y territorial calificará los aeropuertos y sus zonas de servicio, así como las instalaciones y espacios de reserva incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, como sistema general o equivalente, aeroportuario o de navegación aérea, según proceda, y no podrá incluir determinaciones que vulneren lo previsto en el respectivo plan director o supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias del Estado en la materia. Estos sistemas generales se desarrollarán a través de los correspondientes planes especiales u otros instrumentos urbanísticos equivalentes, que resulten procedentes según la legislación urbanística aplicable, y:

a) Deberán ser acordes con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director;

b) Podrán formularse, además de por los sujetos previstos en la legislación urbanística aplicable, por el gestor aeroportuario o por ENAIRE E.P.E, según corresponda;

c) Su tramitación y aprobación se realizará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable, con las salvedades previstas en este artículo.

2. Los planes especiales o instrumentos urbanísticos equivalentes a que se refiere el apartado 1, se someterán, tras su aprobación provisional o trámite equivalente, a informe vinculante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre su compatibilidad con las determinaciones del correspondiente plan director, que deberá emitirse en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin haberse adoptado expresamente se entenderá que reviste carácter desfavorable. Cuando dicho informe tenga carácter desfavorable, una vez corregido el proyecto de planeamiento urbanístico para adecuarse a lo previsto en él, se continuará con su tramitación.

Reglamentariamente se establecerá el modo de resolver las discrepancias que surjan durante la tramitación del proyecto de planeamiento urbanístico entre los intereses de la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea y los intereses urbanísticos, que, en última instancia se resolverán por el Consejo de Ministros con carácter vinculante.



#### Artículo cincuenta y uno ter. *Obras.*

1. Las obras que se realicen dentro sistema general aeroportuario o de navegación aérea, deberán adaptarse al instrumento de ordenación urbanística a que se refiere el artículo anterior, a cuyo efecto deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

En el caso de que no se hayan aprobado los instrumentos de planeamiento a que se refiere el artículo anterior, las obras que se realicen deberán ser conformes con el correspondiente Plan Director.

2. Las obras y actividades directamente vinculadas con la explotación aeroportuaria o del sistema de navegación aérea que se realicen dentro sistema general aeroportuario o de navegación aérea, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal previstos en el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, tales como autorizaciones, permisos o licencias de obra o de primera instalación, funcionamiento o apertura, por constituir actuaciones de interés general.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup>. SERVIDUMBRES Y AFECTACIONES AL PLANEAMIENTO

#### Artículo cincuenta y dos. *Servidumbres aeronáuticas y afectaciones al planeamiento.*

1. Las servidumbres aeronáuticas, entre las que se incluyen las acústicas, son servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, que constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exige la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

Las afectaciones al planeamiento, incluidas las acústicas, condicionan el contenido de los planeamientos de ordenación territorial o urbanística que se aprueben a partir del momento de la entrada en vigor del respectivo Plan Director para garantizar el desarrollo aeroportuario y del sistema de navegación aérea.

2. Podrán quedar sujetos a las servidumbres aeronáuticas y a las afectaciones al planeamiento las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden las ayudas para la navegación aérea incluidas en el Plan Director de Navegación Aérea, los aeródromos militares o civiles de uso público y



restringido, cuando en éstos últimos se realicen actividades de interés público, así como sus usos y las actividades que se desarrollen en ellas. Además, fuera de dichas zonas, las edificaciones e instalaciones que por su altura puedan suponer obstáculos para la navegación aérea y las actividades que puedan suponer un riesgo para la seguridad aérea quedarán sujetas a las determinaciones que resulten necesarias para garantizar la seguridad de aquéllas, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Las servidumbres aeronáuticas acústicas, además de lo establecido en este artículo, producirán los efectos previstos en el artículo cuarto, cuando resulte aplicable, y su aprobación y régimen se regirá por lo dispuesto en esta ley y en sus disposiciones de desarrollo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo.

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico de las servidumbres aeronáuticas, las afectaciones al planeamiento, los obstáculos para la navegación aérea y las actividades que puedan suponer un riesgo para la seguridad aérea, así como las condiciones de uso de los predios o de realización de actividades y su sujeción parcial al interés general, incluida la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea. Para el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas no acústicas de las infraestructuras aeroportuarias y ayudas a la navegación aérea civiles se cumplirá la normativa europea de aplicación y se tendrán en cuenta las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Además, en materia de servidumbres aeronáuticas acústicas, reglamentariamente, se establecerán los valores límite de inmisión y las limitaciones asociadas a usos, instalaciones o actividades, aplicables en todo el territorio nacional al entorno de los aeropuertos de competencia estatal en relación con el ruido generado por la operación aeroportuaria.

4. El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas deberán adaptarse para incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos y, cuando se adopten tras la aprobación de los Planes Directores y ordenen ámbitos afectados por las afectaciones al planeamiento establecidas en ellos, deberán incorporar, además, las limitaciones establecidas en dichas afectaciones.



La afección de las servidumbres aeronáuticas y las afectaciones al planeamiento en la documentación cartográfica de los planes de ordenación territorial o urbanística se ajustará a lo previsto en la normativa reguladora de aquéllas.

5. Sólo dará lugar a expropiación forzosa la imposición de servidumbres aeronáuticas que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

*Artículo cincuenta y dos bis. Competencia y procedimiento en materia de infraestructuras e instalaciones civiles.*

1. La aprobación de las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos de interés general o instalaciones de navegación aérea civiles se llevará a cabo a través del correspondiente plan director o mediante orden ministerial específica del titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Corresponde al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Comunidad Autónoma competente o, en otro caso, previo informe de ésta, la adopción de las servidumbres aeronáuticas de los aeródromos de competencia autonómica.

3. En la tramitación de las resoluciones previstas en este artículo se garantizará la audiencia de los ciudadanos sometiéndolos a información pública y se recabará el informe de aquellas Comunidades Autónomas y otras administraciones públicas afectadas, en relación con sus respectivas competencias, en particular en materia urbanística y de ordenación del territorio, en los términos previstos reglamentariamente y, en su caso, de las Comisiones ambientales previstas en el artículo cuarto.

*Artículo cincuenta y dos ter. Régimen específico aplicable a las infraestructuras e instalaciones militares o con impacto en ellas.*

1. Las superficies, terrestres o acuáticas, que circunden las bases aéreas, aeródromos, helipuertos militares o ayudas a la navegación aérea militares, sus usos y las actividades que se desarrollen en ellas estarán sujetos a las servidumbres aeronáuticas no acústicas que se adopten por orden del titular del Ministerio de Defensa.

Lo dispuesto en este capítulo se aplicará a las servidumbres aeronáuticas de las infraestructuras e instalaciones militares en cuanto sea compatible con la defensa nacional, correspondiendo al Ministerio de Defensa el ejercicio de



las funciones para su vigilancia y salvaguarda, conforme a lo previsto en la sección 3.<sup>a</sup>.

2. La aprobación de las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos ubicados en infraestructuras de utilización conjunta y de las instalaciones para la navegación aérea civil que se encuentren en terrenos propiedad del Ministerio de Defensa, requerirá el informe previo favorable de este departamento ministerial en el ámbito de sus competencias.

Asimismo, el Ministerio de Defensa informará cuando proceda, de conformidad con lo previsto reglamentariamente, los informes previos a los instrumentos de planeamiento previstos en el artículo cincuenta y cuatro, que incluyan dentro su ámbito servidumbres aeronáuticas no acústicas de las infraestructuras e instalaciones a que se refiere el párrafo anterior, así como las excepciones y exenciones a su emisión.

Artículo cincuenta y tres. *Derechos de entrada y paso.*

Los propietarios o poseedores de inmuebles no podrán oponerse a la entrada en sus fincas o paso por ellas para operaciones de salvamento o auxilio a aeronaves accidentadas, ni para las actuaciones que resulten necesarias para el establecimiento y salvaguardia de las servidumbres aeronáuticas.

Artículo cincuenta y tres bis. *Vigilancia.*

1. Los gestores aeroportuarios y los proveedores designados para la prestación de servicios de navegación aérea, civiles, vigilarán el cumplimiento de las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas no acústicas, pudiendo solicitar, para asegurar dicho cumplimiento, el concurso de cualquier autoridad o Administración pública competente, incluidas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

2. La vulneración de las servidumbres que no se haya podido subsanar en el ejercicio de las funciones de vigilancia previstas en el apartado anterior, se comunicarán por el gestor aeroportuario o el prestador de servicios de navegación aérea, según corresponda, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como autoridad nacional de supervisión civil, proponiendo la adopción de medidas adecuadas para la defensa de dichas servidumbres.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo cincuenta y cuatro bis, apartado 3, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de oficio, por iniciativa propia o a propuesta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de



navegación aérea, adoptará las medidas necesarias para hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas no acústicas, incluida la eliminación o modificación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo surgidos con posterioridad a la aprobación de las servidumbres aeronáuticas, sin disponer del acuerdo previo favorable de la Agencia o incumpliendo lo dispuesto en él, o su regularización mediante la emisión de un acuerdo favorable en el que se establezcan las condiciones que procedan.

Todos los gastos que se generen para la ejecución de las medidas adoptadas por la Agencia serán a cargo de quien con su conducta los hubiera originado. La exacción de tales gastos tendrá naturaleza de crédito de derecho público y su importe podrá ser exigido por el procedimiento administrativo de apremio.

Lo dispuesto en este apartado, se entiende sin perjuicio de la aplicación sanciones que procedan conforme a lo previsto en la normativa aplicable.

### SECCIÓN 3ª. DISPOSICIONES COMUNES

Artículo cincuenta y cuatro. *Afecciones al territorio e informe de los instrumentos de planeamiento.*

1. Antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, las administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico solicitarán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informe, preceptivo y vinculante, en lo que respecta al ejercicio de las competencias estatales, de los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario, las instalaciones y espacios incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, los espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o las afectaciones al planeamiento.

Transcurrido el plazo establecido reglamentariamente para la emisión de este informe sin que se haya evacuado, deberá entenderse emitido en sentido desfavorable.

2. Las determinaciones de los planeamientos aprobados sin haber obtenido el informe favorable previsto en el apartado 1, sin perjuicio de las excepciones o exenciones adoptadas conforme al artículo cincuenta y cuatro ter, o que contradigan su contenido vinculante, serán nulos de pleno derecho.





Artículo cincuenta y cuatro bis. *Control de actuaciones en zonas de servidumbres.*

1. Las administraciones públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación, incluyendo la utilización de medios auxiliares de la construcción, o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas no acústicas, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que desarrollen actuaciones no sometidas a licencia, comunicación previa o declaración responsable no podrán llevar a cabo ninguna construcción, instalación, incluyendo la utilización de medios auxiliares de la construcción, o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas, no acústicas, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

3. Las autorizaciones concedidas y las actuaciones realizadas sin haber obtenido el acuerdo previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o incumpliendo las medidas establecidas en él, salvo cuando resulten aplicables las excepciones o exenciones del artículo siguiente, serán nulas de pleno derecho, siendo asimismo de aplicación a las actuaciones realizadas que vulneren las servidumbres aeronáuticas lo dispuesto en el artículo cincuenta y tres ter, apartado 3.

Artículo cincuenta y cuatro ter. *Excepciones y exenciones.*

1. En los términos previstos reglamentariamente, cuando conste acreditado que no se compromete la seguridad o regularidad de las operaciones, el normal funcionamiento de las ayudas a la navegación aérea y la planificación y desarrollo de los aeropuertos de interés general y de las instalaciones para la navegación aérea, previo informe, cuando proceda, del gestor aeroportuario o del proveedor de servicios de navegación aérea afectado, y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, podrán, según corresponda:

a) Informarse favorablemente los instrumentos de planeamiento o emitirse acuerdo previo favorable previstos en esta sección, aunque las actuaciones sobre las que se pronuncien superen las servidumbres aeronáuticas o las afectaciones al planeamiento.



b) Eximirse de la petición de los informes al planeamiento y de los acuerdos previos previstos en esta sección, áreas delimitadas geográficamente comprendidas dentro de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, o de las afectaciones al planeamiento, aun cuando éstas se superen por las actuaciones sobre las que se pronuncien.

2. Las resoluciones que adopten estas exenciones, que podrán establecer los requisitos adicionales aplicables para acogerse a ellas, perderán su eficacia, salvo que se confirmen expresamente, cuando se modifiquen las servidumbres aeronáuticas o, en su caso, las afectaciones al planeamiento, con posterioridad a su concesión.

3. Las exenciones previstas en apartado 1 no serán aplicables en relación con la instalación de aerogeneradores o construcciones e instalaciones de altura igual o superior a cien metros.»

**Cinco.** Se modifican los artículos cincuenta y seis y cincuenta y siete que pasan a quedar redactados como sigue:

«Artículo cincuenta y seis.

El personal de vuelo es el destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave, que constituye su tripulación, **así como los pilotos a distancia de aeronaves no tripuladas.**

Artículo cincuenta y siete.

El personal de tierra comprende a los directivos, técnicos y auxiliares de aeropuerto, aeródromo e instalaciones que apoyen directamente a la navegación aérea, **así como el personal que realice tareas de apoyo a la operación con aeronaves no tripuladas.**»

**Seis.** Se modifica el capítulo XI que pasa a tener la siguiente redacción:

## «Capítulo XI Del tráfico aéreo

Artículo sesenta y siete.

1. A los efectos de esta ley, se considera:



a) Tráfico aéreo, el servicio aéreo definido en el artículo 2, apartado 4), del 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, y disposiciones concordantes, como un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler.

b) Tráfico aéreo regular, el servicio aéreo regular definido en el artículo 2, apartado 16) del Reglamento CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, y normas concordantes, como una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:

1º. en cada vuelo haya asientos o capacidad de carga disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);

2º. que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los dos mismos o más aeropuertos:

i) bien de acuerdo con un horario publicado, o

ii) bien con una regularidad o frecuencia tales que constituyan una serie sistemática evidente.

c) Tráfico aéreo no regular, cualquier otro servicio aéreo no comprendido en la letra b).

2. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorizar la realización de servicios aéreos, así como ejercer la inspección necesaria para garantizar el cumplimiento de las condiciones para la autorización.

Artículo sesenta y ocho.

1. Se considera tráfico aéreo internacional el que tenga escala en territorio extranjero.

2. El tráfico de cabotaje comprende todo transporte de pasajeros, carga o correo que se realice entre lugares de soberanía española, aunque para ello se sobrevuele territorio o aguas jurisdiccionales de otro Estado.

Con carácter general, los servicios aéreos de cabotaje están reservados a compañías aéreas del Espacio Económico Europeo. No obstante,



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.

Artículo sesenta y nueve.

Toda aeronave que efectúe tráfico aéreo internacional habrá de realizar su entrada y salida de territorio español por un aeropuerto aduanero. 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.

Artículo setenta.

1. Los servicios aéreos para el tráfico aéreo internacional se establecerán mediante acuerdos con los Estados interesados, sin perjuicio del régimen de libre prestación de servicios en el Espacio Económico Europeo (EEE) o cuyo tratamiento se asimile a éste en virtud de los acuerdos en que la Unión Europea sea parte, en lo sucesivo ambos, EEE ampliado, por las compañías aéreas de dicho EEE ampliado. No obstante lo anterior, las compañías aéreas de terceros países deberán obtener los correspondientes permisos, salvo que el acuerdo internacional establezca expresamente lo contrario.

Las autoridades de aviación civil velarán porque las compañías aéreas que operen en virtud de los acuerdos de transporte aéreo internacional reciban un trato justo y equitativo conforme a lo previsto en ellos. Sin perjuicio de los mecanismos de solución de controversias previstos en dichos acuerdos, si se detecta un trato desfavorable para las aerolíneas designadas por España, las autoridades de aviación civil españolas adoptarán las medidas necesarias para revertir esa situación y garantizar un tratamiento justo y equitativo.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado 1, en ausencia de acuerdo, o para la realización de operaciones que no estén directamente contempladas en el que resulte de aplicación, para la realización de servicios del tráfico aéreo internacional, se requerirá una autorización expresa sujeta al principio de reciprocidad. Además:

a) Para el transporte aéreo internacional regular, la autorización tendrá carácter excepcional cuando quede justificado por razones de interés general.

b) Para el transporte aéreo internacional no regular, la autorización estará condicionada a que no perjudique a los servicios aéreos regulares ya



establecidos y siempre que no se trate de vuelos que se realicen conforme a un horario publicado o que tengan una regularidad o frecuencia tales que constituyan una evidente serie sistemática. Por resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá excepcionarse de la obtención de la autorización previa a los vuelos médicos de emergencia u otros vuelos de emergencia no programables que se realizarán en las condiciones que se establezcan en dicha resolución.

Artículo setenta y uno.

Ninguna aeronave civil de fuera del EEE ampliado será autorizada para volar sobre territorio español sin tener suficientemente garantizadas, de acuerdo con la normativa de aplicación, las responsabilidades que pueda contraer por la realización de la operación.»

**Siete.** Se modifica el artículo ciento treinta que pasa a tener la siguiente redacción:

«En su condición de bienes muebles de naturaleza especial las aeronaves pueden ser objeto de hipoteca, usufructo, arrendamiento y demás derechos que las leyes autoricen.»

Las transferencias de propiedad de la aeronave, así como los actos a que se refiere el párrafo anterior se inscribirán, mediante el título correspondiente y con los efectos jurídicos establecidos en las leyes, en la Sección de Aeronaves del Registro de Bienes Muebles, cuya coordinación con el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles se verificará en la forma que se determine reglamentariamente.»

**Ocho.** Se modifica el artículo ciento cincuenta y uno que pasa a quedar redactado como sigue:

«Artículo ciento cincuenta y uno.

**1. A** las actividades aéreas que se realicen a los fines del artículo anterior, de acuerdo con su regulación específica, se les podrá requerir la presentación de una declaración responsable o comunicación previa **ante** la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o su autorización, a efectos de mantener la seguridad en las operaciones aeronáuticas y de terceros, en los casos en que la naturaleza de estas operaciones, el entorno o **las** circunstancias en que se realizan supongan riesgos especiales para cualquiera de ellos. **Estas**



**actividades** estarán sometidas a su inspección en los términos establecidos por la legislación vigente.

**2. Además, a aquellas aeronaves que supongan bajo riesgo, por sus limitados usos, características técnicas y operacionales, podrán ser exceptuadas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, de los requisitos de inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves, de la obtención del certificado de aeronavegabilidad y de las habilitaciones para el ejercicio de las funciones en vuelo, a los cuales se refieren, respectivamente, los artículos veintinueve, treinta y seis y cincuenta y ocho de esta Ley.**

**Reglamentariamente podrán establecerse las condiciones especiales aplicables al uso de estas aeronaves de matrícula no española.»**

**Artículo segundo.** *Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.*

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda modificada como sigue:

**Uno.** Se modifica el artículo 20, apartados 1 y 2, que pasan a tener la siguiente redacción:

«1. La inspección aeronáutica comprende la vigilancia y control del cumplimiento de las normas que ordenan las distintas actividades de la aviación civil.

2. No tendrán la consideración de inspección aeronáutica las actuaciones llevadas a cabo para verificar los requisitos exigidos para obtener y renovar los documentos oficiales que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos en los procedimientos iniciados a instancia del interesado, que se registrarán por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.»

**Dos.** Se modifica el artículo 28, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 28. *Documentación de las actuaciones de inspección.*

1. Las actuaciones en que se concrete el ejercicio de la función de la inspección aeronáutica que tengan efectos jurídicos frente a terceros o carácter



preceptivo, se documentarán en diligencias, comunicaciones o requerimientos y actas.

2. Se consignará en un acta el resultado de las inspecciones realizadas para controlar el cumplimiento de la normativa aplicable.

En el acta se harán constar necesariamente los siguientes extremos:

- a) El nombre y acreditación del inspector.
- b) El lugar, fecha y hora en que se llevó a cabo la actividad inspectora.
- c) La identidad de la persona responsable de la entidad, producto, servicio, actividad o instalación inspeccionada.
- d) Los elementos esenciales de la inspección practicada y, en su caso, las deficiencias, irregularidades o incumplimientos legales constatados.
- e) En su caso, propuesta de posibles medidas a adoptar, de conformidad con las normas de aplicación, para subsanar tales deficiencias, irregularidades o incumplimientos.
- f) La conformidad o disconformidad con todo ello del sujeto inspeccionado.

3. Las auditorías de organización y procedimientos que se realicen a las personas físicas y jurídicas que realicen actividades reguladas por la normativa de aviación civil darán lugar a los correspondientes informes y, en su caso, actas.

4. Finalizada su actividad, los responsables de la actuación practicada remitirán las correspondientes actas a la unidad correspondiente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y formularán, cuando proceda, propuesta de incoación de expediente sancionador.

5. Las actas resultado de las inspecciones y controles técnicos a que se refiere este artículo, formalizados en documento público observando los requisitos legales pertinentes, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus derechos e intereses puedan aportar o hacer valer los administrados.»



**Tres.** Se modifica la regla 8ª del artículo 33, que pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

«8.ª Realizar exclusivamente las actividades de aviación civil para las que se esté **habilitado y, en su caso**, designado y cumplir las condiciones establecidas en las normas que las regulen y las limitaciones y obligaciones que se determinen en el título que habilite para su desarrollo.»

**Cuatro.** Se adiciona un nuevo párrafo al apartado 4º del artículo 34, con la siguiente redacción:

«A los efectos previstos en este apartado, el personal aeronáutico que participe en la operación con sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS») obligado a abstenerse de realizar sus tareas bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, deberá someterse a las pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas que les sean requeridas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el ejercicio de las funciones atribuidas por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y sin perjuicio de las medidas que, en su caso, adopten los operadores o la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.»

**Cinco.** Se modifica la regla 3ª del artículo 36, que pasa a quedar redactada en los siguientes términos:

«3.ª Seguir las reglas operacionales establecidas al realizar las operaciones de vuelo para las que estén **habilitados**.»

**Seis.** Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 44:

a) Se modifica la letra a), del apartado 2, que pasa a tener la siguiente redacción:

«a) Se haya causado un incidente grave **en la aviación tripulada**.»

b) Se modifica la letra a), del apartado 3, que pasa a quedar redactada como sigue:

«a) Se haya causado un accidente **en la aviación tripulada**.»

**Siete.** Se adiciona un nuevo artículo 45 ter que queda redactado en los siguientes términos:





«Artículo 45 ter. Infracciones en relación con la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS»).

1. Constituyen infracciones leves en materia utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS») las acciones y omisiones siguientes:

a) En materia de registro de operadores de UAS:

1.<sup>a</sup> No estar inscrito como operador de UAS en el correspondiente registro, cuando ello sea exigible de acuerdo con la normativa aplicable;

2.<sup>a</sup> En el caso de operadores de UAS que sean personas físicas, registrarse en un Estado miembro distinto de aquél en el que residan, o en el que no tengan su centro de actividad principal si se trata de personas jurídicas;

3.<sup>a</sup> Suministrar o mantener información inexacta o incompleta en el de registro del operador de UAS; o

4.<sup>a</sup> Estar registrado en más de un Estado miembro a la vez.

b) En materia de identificación de aeronaves no tripuladas:

1.<sup>a</sup> No haber incorporado el número de registro digital único en las aeronaves no tripuladas;

2.<sup>a</sup> No tener activo el accesorio o sistema de identificación directa a distancia, cuando sea exigible para la operación con la aeronave no tripulada;  
o

3.<sup>a</sup> No indicar el número de registro del operador de UAS, cuando el operador de UAS esté obligado a registrarse.

c) En materia de operaciones de aeronaves no tripuladas:

1.<sup>a</sup> Operar UAS en la categoría abierta incumpliendo los requisitos o limitaciones operacionales aplicables.

2.<sup>a</sup>) Operar UAS en la categoría específica incumpliendo los requisitos o limitaciones operacionales aplicables, o excediendo el alcance o las obligaciones, según proceda, de:

i) La declaración operacional, incluida la no sujeción a los escenarios estándar de que se trate;



ii) El certificado de operador de UAS ligeros («LUC»);

iii) La autorización operacional; o

iv) La autorización de operaciones de UAS en el marco de clubes y asociaciones de aeromodelismo.

3.<sup>a</sup> Operar UAS en la categoría específica utilizando aeronaves no tripuladas que no aparezcan en la declaración operacional, en la autorización operacional o en el LUC.

4.<sup>a</sup> Operar UAS en las categorías específica o certificada incumpliendo las limitaciones o requisitos operacionales aplicables a estas categorías o los requisitos o normas de la reglamentación del aire que les resulten aplicables.

5.<sup>a</sup> Operar UAS en la categoría específica, total o parcialmente en el espacio aéreo sujeto a soberanía española, cuando el operador de UAS esté registrado en otro Estado miembro, incumpliendo los requisitos específicos para la realización de operaciones transfronterizas o fuera del Estado de registro.

6.<sup>a</sup> Operar UAS en una zona geográfica de UAS, cualquiera que sea su naturaleza o denominación, incumpliendo las prohibiciones, limitaciones, condiciones o requisitos establecidos al efecto, incluida la falta de permiso expreso del titular o administrador de la construcción, edificio o infraestructura cuando éste sea exigible y el incumplimiento del deber de coordinación o de las medidas acordadas a este efecto, cuando sea exigible conforme a la normativa de aplicación.

d) En materia de formación de pilotos a distancia:

1.<sup>a</sup> Impartir formación sin haber presentado previamente la comunicación previa, declaración responsable o sin haber obtenido previamente la autorización de conformidad con el medio de intervención exigido por la normativa aplicable;

2.<sup>a</sup> El incumplimiento por las entidades habilitadas para la formación de pilotos a distancia de la comunicación previa, declaración responsable o de la autorización que les faculte para el ejercicio de la actividad, de conformidad con el medio de intervención exigido por la normativa aplicable.



e) En materia de coordinación de operaciones UAS, el incumplimiento por el gestor de la infraestructura aeroportuaria o por el proveedor de servicios de tránsito aéreo del deber de coordinarse con el operador de UAS o no justificar su denegación.

2. Constituyen infracciones administrativas graves las infracciones tipificadas como leves en este artículo cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.2.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las infracciones tipificadas como leves en este artículo, cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.3.»

**Ocho.** Se modifica el artículo 46 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo 46. *Infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea.*

1. Constituyen infracciones administrativas leves relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea las siguientes:

1.<sup>a</sup> El incumplimiento de las condiciones establecidas en la dispensa o aprobación especial para transportar las mercancías de forma distinta a la establecida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas o en las normas especiales.

2.<sup>a</sup> La no inclusión en los documentos de acompañamiento de alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos o la indicación inadecuada de los mismos.

**3.<sup>a</sup> El incumplimiento de las condiciones de aislamiento y estiba de la carga reglamentariamente establecidas.**

**4.<sup>a</sup> El transporte de pasajeros en aeronaves que transporten mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.**

**5.<sup>a</sup> El incumplimiento del deber de proporcionar a los trabajadores la formación reglamentariamente establecida.**



**6ª La aceptación para el transporte por vía aérea de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales sin disponer de la autorización administrativa que sea preceptiva.**

**7ª Error u omisión en la documentación, o la falta de documentación de la mercancía peligrosa, que no afecte a las condiciones de transporte de esta.**

**8ª La omisión del etiquetado, del marcado, o de cualquier otra señalización exigible por la reglamentación.**

**9ª El incumplimiento de las limitaciones de las cantidades a transportar.**

**10ª La utilización de envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.**

**11ª El incumplimiento de las normas de embalaje en común en un mismo bulto.**

**12ª El incumplimiento de las normas sobre instrucciones de embalaje.**

**13ª El incumplimiento de la prohibición de fumar en la proximidad de las aeronaves que transporten mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales, siempre que se hayan adoptado las medidas adecuadas para que sea posible conocer su existencia.**

**14ª No llevar en la aeronave las instrucciones escritas para casos de accidente o incidente grave**

**15ª La no adopción de las medidas de seguridad y protección establecidas para los casos de accidente o incidente grave, excepto en caso de imposibilidad.**

**16ª La ocultación, no declaración o declaración falsa de una mercancía peligrosa para su transporte por vía aérea que no haya causado riesgo para la seguridad aérea.**

**2. Constituye infracción administrativa grave:**



1º. El incumplimiento grave de las condiciones esenciales establecidas en la dispensa o aprobación especial para transportar las mercancías de forma distinta a la establecida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas o en las normas especiales.

2ª La no inclusión en los documentos de acompañamiento de alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos o la indicación inadecuada de los mismos, cuando dicha omisión o irregularidad sea determinante de un riesgo para la seguridad o de error en cuanto a la naturaleza de la carga transportada.

**3.ª La indicación inadecuada en los documentos de transporte de la mercancía peligrosa o sujeta a norma especial transportada, cuando afecte a las condiciones de transporte.**

4.ª El incumplimiento de las condiciones **o prohibiciones** de segregación o separación de la carga reglamentariamente establecidas.

**5.ª El transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación de este transporte, sin la correspondiente dispensa o aprobación especial.**

**6.ª El transporte de mercancías prohibidas en las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, sin las dispensas reglamentarias.**

**7.ª El transporte de mercancías peligrosas en aeronaves que transporten pasajeros, cuando las normas reguladoras solo permitan el transporte de dicha mercancía peligrosa en aeronaves de carga.**

**8.ª La ocultación, no declaración o declaración falsa de una mercancía peligrosa para su transporte por vía aérea que haya causado un suceso. A estos efectos, se entiende por suceso el definido en el artículo 2 número 7 del 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, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, y normas concordantes.**



**9.ª Las infracciones tipificadas como leves en el apartado 1, cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.2.**

3. Constituyen infracción administrativa muy grave, **las infracciones tipificadas como leves o graves en los apartados precedentes, cuando concurra alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 44.3.»**

**Nueve.** Se adiciona un nuevo artículo 47 bis con la siguiente redacción:

«Artículo 47 bis. *Infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas, no acústicas.*

1. Constituyen infracciones administrativas leves en materia de servidumbres aeronáuticas en relación con aeropuertos, aeródromos, helipuertos e instalaciones radioeléctricas, las siguientes:

a) La realización de obras, instalaciones o plantaciones ubicadas en los espacios y zonas afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas que no cuenten con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o que habiéndose otorgado se incumpla.

b) La generación de cualquier obstáculo situado fuera de las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas que se eleve por encima de la altura con respecto al nivel de terreno o agua circundante prevista en el artículo 8 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, o disposiciones equivalentes, cuando no cuente con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o, habiéndose otorgado, se incumpla.

c) La realización de actividades no permitidas por razón de las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas.

2. Constituyen infracciones administrativas graves:

a) La realización de obras, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectados por las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas cuando, no contando con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o incumpliendo el mismo, se hubiese producido además una vulneración de estas servidumbres que hubiese requerido la aplicación de medidas de mitigación de riesgos a fin de no comprometer la seguridad, la regularidad de las operaciones de aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.



b) La generación de cualquier obstáculo situado fuera de las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas que se eleve por encima de la altura con respecto al nivel de terreno o agua circundante prevista en el artículo 8 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, o disposiciones equivalentes, cuando, no contando con el previo y preceptivo acuerdo favorable en materia de servidumbres aeronáuticas o incumpliendo el mismo, hubiese requerido la aplicación de medidas de mitigación de riesgos a fin de no comprometer la seguridad, la regularidad de las operaciones de aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.

c) La realización de actividades no permitidas por razón de las servidumbres aeronáuticas legalmente establecidas cuando se hubiese requerido la aplicación de medidas de mitigación de riesgos a fin de no comprometer la seguridad, la regularidad de las operaciones de aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves cuando, además de lo expuesto en los apartados 1 y 2, se hubiese ocasionado un suceso, entendiéndose por tal el referido en el artículo 46.2, regla 8ª; hubiese quedado afectada la regularidad de las operaciones de aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.»

**Diez.** Se modifica el artículo 50, que queda redactado como sigue:

«Artículo 50. *Infracciones del deber de colaboración con la administración aeronáutica y de los deberes relativos a la protección y uso de la información.*

1. Constituyen infracciones administrativas leves del deber de colaboración con la administración aeronáutica y de los deberes relativos a la protección y uso de la información las siguientes:

1.ª El retraso de las entidades colaboradoras en la remisión de las actas de inspección a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2.ª La negativa a expedir o proporcionar los documentos o registros acreditativos del entrenamiento, comprobaciones, verificaciones y cualificaciones de las actividades y del personal aeronáutico en los períodos de tiempo establecidos en las disposiciones de aplicación, o no hacerlo en el plazo establecido en ellas.



3.<sup>a</sup> El incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de la obligación de notificar los sucesos de la aviación civil o la falta de colaboración con la administración en el cumplimiento de las obligaciones asociadas a la notificación de sucesos.

2. Constituyen infracciones administrativas graves las siguientes:

1.<sup>a</sup> El incumplimiento del deber de comunicación de los incidentes graves de aviación civil a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.

2.<sup>a</sup> La comunicación de hechos o actos inexactos o falsos a los órganos competentes en materia de aviación civil con ánimo de inducirles a producir erróneamente actos favorables para el comunicante o desfavorables para terceros.

3.<sup>a</sup> El incumplimiento de los deberes de reserva y confidencialidad, uso adecuado y protección de las fuentes de información, no tipificado como muy grave, establecidos en los artículos 18 y 26.2, letra c), de esta Ley; en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, y el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, y disposiciones complementarias.

4.<sup>a</sup> El 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.

5.<sup>a</sup> El incumplimiento por los proveedores de bienes y servicios aeronáuticos del deber de disponer de normas internas sobre el modo en que aplican dentro de su organización los principios de cultura justa, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, así como la insuficiencia manifiesta de dichas normas apreciada por el organismo competente en el procedimiento sobre su revisión o el incumplimiento de las normas internas aplicables o de la revisión acordada por el organismo competente.





3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las siguientes:

1.<sup>a</sup> El falseamiento de las actas por parte de las entidades colaboradoras.

2.<sup>a</sup> El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes de aviación civil a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.

3.<sup>a</sup> El hecho de impedir u obstaculizar las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil o el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica.

4.<sup>a</sup> La simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil o el ejercicio de las funciones de inspección aeronáutica.

5.<sup>a</sup> El quebrantamiento de las medidas adoptadas por la autoridad aeronáutica de conformidad con lo previsto en los artículos 30 y 63.

6.<sup>a</sup> El incumplimiento de la obligación de proporcionar la lista validada de todas las personas a bordo de la aeronave o la lista de mercancías peligrosas embarcadas en los plazos establecidos por la normativa europea aplicable, en caso de accidente aéreo.

7.<sup>a</sup> El incumplimiento de la obligación de disponer de un plan de asistencia a las víctimas y familiares de accidente aéreo con el contenido mínimo establecido reglamentariamente, así como que la compañía aérea no lo ejecute o lo ejecute deficientemente en caso de producirse dicho accidente.

8.<sup>a</sup> El incumplimiento por los proveedores de bienes y servicios aeronáuticos de la obligación de abstenerse de adoptar medidas desfavorables frente a sus empleados y al personal contratado en contravención de lo dispuesto en esta ley y en el Reglamento (UE) nº 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014.»

**Once.** Se modifica artículo 52.1, para añadirle una nueva letra j) del siguiente tenor:

«j) En las infracciones en relación con la utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS»), el operador, la entidad responsable de la formación, examen o evaluación de los pilotos a distancia, el gestor



aeroportuario o el proveedor de servicios de tránsito aéreo, según corresponda.»

**Doce.** Se modifica el artículo 58 que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Artículo 58. Órgano competente para la imposición de las sanciones.

Corresponden al Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley.»

**Trece.** Se modifica el artículo 65 que pasa a tener la siguiente redacción:

“El plazo para resolver y notificar en estos procedimientos será de dieciocho meses en los **procedimientos** por infracciones muy graves, **doce meses en el caso de infracciones graves**, y nueve meses cuando se incoen por infracciones leves. Transcurrido este plazo sin resolución expresa, el titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea declarará la caducidad del procedimiento y ordenará el archivo de las actuaciones, con los efectos previstos en el artículo **95 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**”

**Catorce.** Se modifican las disposiciones adicionales decimonovena y vigésima que pasan a quedar redactadas como sigue:

«Disposición adicional decimonovena. Silencio administrativo negativo.

1. Los procedimientos en que las disposiciones europeas aplicables contemplen la exigencia de obtener una certificación, autorización, aprobación, licencia, habilitación o cualquier otro acto expreso para la realización de la actividad o el ejercicio del derecho, establecidos por la normativa europea de aplicación, se entenderán incluidos en la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativa al Derecho de la Unión Europea.

2. En las actividades de la aviación civil, ya sean con aeronaves tripuladas o no tripuladas, sujetas a la normativa nacional, por razones imperiosas de interés general relativas a la seguridad aérea, se entenderán incluidos en la excepción prevista en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, los procedimientos sobre autorización de operaciones aéreas, incluida la certificación de los operadores, y uso de espacio aéreo; sobre operaciones especiales y aeronavegabilidad.



Además, la excepción prevista en el párrafo anterior es aplicable por idénticas razones imperiosas de interés general a la certificación del personal de formación de los pilotos a distancia.

Disposición adicional vigésima. *Tarifas para ayudas a la navegación aérea.*

Las tarifas por el uso de **las instalaciones y servicios de la navegación aérea en ruta se rigen** por el Acuerdo Multilateral **relativo a las tarifas para ayudas a la navegación aérea, hecho en Bruselas el 12 de febrero de 1981**, ratificado por Instrumento de 14 de abril de 1987, y por las disposiciones que se dicten conforme al mismo.

Las modificaciones de las tarifas y sus condiciones de pago que, conforme a dicha normativa, se adopten en el seno de EUROCONTROL, serán **directamente aplicables** en España. **No obstante, a los exclusivos efectos de publicidad dichas modificaciones y condiciones de pago se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado», por resolución del Director General de Aviación Civil.»**

Disposición adicional primera. *Gestión del patrimonio de ENAIRE E.P.E.*

Además de otras funciones atribuidas legalmente, corresponde a ENAIRE E.P.E la gestión y explotación de su patrimonio histórico, cultural y artístico.

Disposición adicional segunda. *Actualización de referencias.*

1. Las referencias del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, a los reales decretos de establecimiento, modificación o confirmación de servidumbres aeronáuticas u órdenes ministeriales de establecimiento o modificación de servidumbres aeronáuticas, deberán entenderse realizadas a las órdenes ministeriales de aprobación de los Planes directores o a las órdenes específicas de servidumbres aeronáuticas, según proceda.

2. Las referencias del artículo 9.2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al gestor aeroportuario deberán entenderse referidas al órgano competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la emisión del informe a que se refiere el artículo cincuenta y uno bis de la Ley 40/1960, de 21 de octubre, en la redacción dada por esta ley.



3. Las referencias de la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, a las propuestas de servidumbres aeronáuticas deberán entenderse realizadas a las afectaciones al planeamiento.

Disposición adicional tercera. *Acreditación del principio de reciprocidad en el transporte aéreo internacional.*

En ausencia de desarrollo reglamentario de lo previsto en el artículo setenta, apartado 2, de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en la modificación efectuada por esta ley, corresponde a la compañía aérea que solicite autorización prevista en dicho precepto la acreditación de la concurrencia del principio de reciprocidad mediante la presentación de una certificación, emitida por la autoridad aeronáutica competente del respectivo Estado, sobre la aplicación de dicho principio a las compañías españolas.

Disposición transitoria primera. *Normas transitorias para la aplicación del régimen de la Comisión ambiental única.*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, se constituirá una Comisión ambiental en cada uno de los aeropuertos en los que concurren las circunstancias previstas en el artículo cuarto, apartado 4, de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que sustituirá a las existentes, y asumirá, además de las competencias que le correspondan conforme a lo previsto en el artículo cuarto, apartado 5. de la citada ley, las que ostenten hasta ese momento las comisiones sustituidas.

2. En tanto se adopten las disposiciones de desarrollo reglamentario del artículo cuarto de la Ley 48/1960, de 21 de julio, la Comisión ambiental a que se refiere el párrafo anterior, adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, estará compuesta por representantes de cada una de las administraciones públicas, organismos públicos y organizaciones representadas en las comisiones sustituidas y, en todo caso, un representante del titular o gestor del aeropuerto, debiéndose asegurar la paridad de votos entre los representantes de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y de los demás miembros, ostentando la presidencia el representante de la institución que la ostentara en la sustituida y, de ser varios, el que represente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Disposición transitoria segunda. *Normas transitorias en materia de Planes Directores de los aeropuertos de interés general.*

1. Los Planes Directores de los aeropuertos de interés general o las modificaciones de los vigentes que se adopten tras la entrada en vigor de esta ley se ajustarán a lo previsto en los artículos cincuenta y uno y cincuenta y dos bis, de la Ley



48/1960, de 21 de julio, en la modificación efectuada por esta ley, y recogerán las servidumbres aeronáuticas y las afectaciones al planeamiento incluidas, en ambos casos, las acústicas, y las limitaciones que procedan para garantizar el desarrollo aeroportuario.

2. En tanto que no se proceda a la adopción o modificación de los Planes Directores vigentes a la entrada en vigor de esta ley, seguirán siendo aplicables las servidumbres aeronáuticas y las afectaciones al planeamiento vigentes, incluidas las acústicas, que podrán actualizarse mediante orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o del Ministro de Defensa, según proceda, atendiendo a lo previsto en los artículos cincuenta y dos bis y cincuenta y dos ter de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en la modificación efectuada por esta ley, y sin perjuicio de la aplicación del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que seguirá siendo aplicable en lo que no se oponga a lo previsto en la citada ley.

Disposición transitoria tercera. *Normas transitorias en materia de servidumbres aeronáuticas.*

En tanto no se adopte el real decreto que desarrolle lo previsto en esta ley en materia de servidumbres aeronáuticas seguirá siendo aplicable lo dispuesto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, para la aprobación de las servidumbres aeronáuticas en los planes directores u órdenes específicas de servidumbres de protección de la navegación aérea.

Disposición transitoria cuarta. *Normas transitorias para la aplicación de las excepciones y exenciones a los informes al planeamiento y acuerdos previos favorables.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en las disposiciones transitorias segunda y tercera, a la entrada en vigor de esta ley será aplicable lo previsto en el artículo cincuenta y cuatro ter, pudiendo concederse las excepciones y exenciones previstas en él, por el órgano competente para la adopción de los informes al planeamiento o los acuerdos previos favorables.

Disposición transitoria quinta. *Normas transitorias para las actuaciones inspectoras de supervisión.*

Los procedimientos para obtener, conservar y renovar los certificados, aprobaciones, autorizaciones, licencias, habilitaciones y, en general, los documentos



oficiales que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos, en tramitación a la entrada en vigor de esta ley continuarán ésta conforme a lo previsto en el artículo 20.2, de la Ley 21/2003, de 7 de julio, en la modificación efectuada por esta norma, conservándose los actos y los trámites válidamente efectuados hasta entonces.

Disposición derogatoria. *Normas derogadas.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo previsto en esta ley, y expresamente:

a) Los artículos treinta y uno, sesenta y cuatro, setenta y dos a noventa y uno, ambos inclusive, así como la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

b) El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

c) El artículo 3 de la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público.

d) Las referencias del anexo 2 de la disposición adicional vigésima novena de la 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, a:

1.º Procedimiento sobre autorización de Centros de Mantenimiento Jar-145;

2.º Procedimiento sobre expedición de certificación de primera aeronavegabilidad;

3.º Procedimiento sobre aprobación de modificaciones introducidas en las aeronaves; y

4.º Procedimiento sobre certificación de tipo de productos aeronáuticos.

e) El artículo 48, apartado 4, de la Ley 21/2003, de 7 de julio.



f) La disposición adicional decimocuarta de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

g) Los artículos 27, apartado 1, y tercer párrafo del apartado 4, 30.1 y 34.3 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero.

h) El apartado quinto del anexo I del Decreto 1675/1972, de 26 de junio, por el que se aprueban las tarifas a aplicar por el uso de la Red de Ayudas a la Navegación Aérea (EUROCONTROL), que, no obstante, mantendrá su eficacia hasta la aplicación de lo previsto en la disposición adicional vigésima de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

i) Los artículos 2, 6, 10 y la disposición adicional tercera del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

j) Los artículos 5.1, párrafo segundo, 15, 18.3, 27 apartados 1, letra b), y 3, 32, 37.2 y 41.3, así como todas las referencias a los dictámenes técnicos contenidas en el Reglamento de inspección aeronáutica, aprobado mediante Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado en materia de Defensa y Fuerzas Armadas; aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves; así como legislación básica sobre protección del medio ambiente, conforme al artículo 149.1.4ª, 20ª y 23ª de la Constitución española.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima de la Ley 21/2003, de 7 de julio, en la redacción dada por esta ley, que será aplicable al establecimiento de las tarifas para ayudas a la navegación aérea aplicables en el ejercicio siguiente al de su entrada en vigor.