



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.

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 concentrar en un único órgano las funciones de naturaleza medioambiental, hasta ahora dispersas en distintos órganos colegiados que conocen de aspectos parciales vinculados, todos ellos, 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 4 de la Ley sobre Navegación Aérea.

Asimismo, se modifica la Ley sobre Navegación Aérea 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, sentando 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 de Navegación Aérea 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.

Adicionalmente se actualiza 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; se refuerza la naturaleza administrativa del Registro de Matrícula de Aeronaves, derogando los preceptos que confunden con las funciones que tiene atribuidas, y se derogan preceptos obsoletos en materia de personal de vuelo.

II

La modificación de la Ley de seguridad aérea tiene por objeto simplificar la tramitación administrativa para obtener y renovar las habilitaciones exigibles para ejercicio de las actividades aeronáuticas; y reformar aspectos parciales del régimen de infracciones y sanciones en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas y la notificación de sucesos de la aviación civil, en particular en relación con la protección de las fuentes de información y la aplicación de los principios de cultura justa.

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.

En el ámbito del régimen sancionador, se racionaliza y dota de proporcionalidad a la gradación de las infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas, al pasar de un régimen conforme al cual la realización de obras, instalaciones o actividades en cualquier aeródromo no permitidas por razón de las servidumbres se calificaba como infracción muy grave, a calificar tales conductas como leves, graves o muy graves atendiendo a su impacto en la seguridad y regularidad de las operaciones. Además, 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 afecten 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.

Además, 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) nº 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) nº 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) nº 1321/2007 y (CE) nº 1330/2007 de la Comisión, y disposiciones complementarias, reforzando la protección de los profesionales aeronáuticos frente a medidas contrarias a la cultura justa.

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 asegurar el uso eficiente de los recursos públicos, 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 a 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, y 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, lo que redundará en el mejor uso de los recursos públicos.

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.

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 y servidumbres de los aeropuertos de



interés general y las instalaciones de navegación aérea, 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.

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 a las ya existentes, antes bien se flexibilizan o reducen las existentes.

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, 6, 7 y 8, que quedan redactados como sigue:

“4. En los aeropuertos competencia del Estado, cuando sea necesario conforme a lo previsto en el apartado 5, se constituirá una única Comisión mixta ambiental integrada, por un lado, por los representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, o sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes en materia de aeropuertos de interés general, aviación civil y medioambiente, según se establezca conforme a lo previsto en el párrafo siguiente, y al menos un representante del titular o gestor del aeropuerto, y por otro, por representantes de la administración de las comunidades autónomas que ostenten competencias en materia de transporte y medioambiente, y de las administraciones locales afectadas. Al menos serán miembros de la comisión mixta ambiental que se constituya un integrante por cada municipio afectado por las servidumbres aeronáuticas acústicas y de los municipios que indique la correspondiente resolución que ponga fin a los procedimientos de evaluación ambiental, cuando proceda en ambos casos, sin que ningún municipio pueda disponer de más de un miembro en la comisión. Además, en la Comisión mixta ambiental de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto se integrará un representante del Ministerio de Defensa.



En todo caso, la norma de creación de estos órganos colegiados establecerá la composición de las respectivas Comisiones mixtas ambientales, salvaguardando la paridad entre los representantes de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes, y los representantes de las administraciones de las comunidades autónomas y entidades locales.

El funcionamiento de las Comisiones mixtas se atenderá, en los términos que se establezca en la norma de creación, con los medios personales, materiales, técnicos y presupuestarios asignados a los órganos y organismos públicos representados en ellas.

5. La Comisión mixta ambiental del aeropuerto se constituirá en cualquiera de los siguientes supuestos:

a) Cuando en dicho aeropuerto se establezcan servidumbres aeronáuticas acústicas;

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

c) En cualquier otro caso en que 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.

6. Reglamentariamente se establecerá las funciones de esta Comisión que, en todo caso, incluirán:

a) El informe, previo y preceptivo, del establecimiento de las servidumbres aeronáuticas acústicas y los planes de acción asociados.

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

7. La Comisión mixta ambiental del aeropuerto tendrá la naturaleza de órgano colegiado y se regirá por lo dispuesto en sus normas de creación, y los



artículos 15 a 18 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

8. Para la aprobación de los planes de acción y el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas acústicas a que se refiere el apartado 2, el órgano competente además del informe de la Comisión mixta del respectivo aeropuerto, recabará el informe de los Ayuntamientos y demás Administraciones incluidas en el ámbito de dichas servidumbres y los someterá a información pública conforme a lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas”

Dos. 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 requerirá el informe favorable del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus competencias.

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.

2. El Plan Director de cada aeropuerto de interés general tendrá como contenido mínimo la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las afecciones 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;
- 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) Los usos industriales y comerciales 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 del mismo.

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; el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas que procedan y las afecciones al planeamiento que resulten necesarias para garantizar el desarrollo y crecimiento del sistema.

Este plan se adoptará a propuesta de ENAIRE EPE, 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 y no podrán 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.



Dichos sistemas generales se desarrollarán a través de los correspondientes planes especiales, u otros instrumentos urbanísticos equivalentes, que resulten procedentes según la legislación urbanística aplicable, que deberán ser acordes con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director. Su tramitación y aprobación se realizará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable, con la salvedad prevista en el apartado siguiente y sin perjuicio de que se puedan formular, además de según lo previsto en dicha normativa, por el gestor aeroportuario o por ENAIRE EPE, según corresponda.

2. Las autoridades urbanísticas competentes para la aprobación de los instrumentos de planeamiento a que se refiere el apartado 1 darán traslado del acuerdo de aprobación provisional de los mismos al órgano u organismo competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que éste se pronuncie, en el plazo de un mes, sobre los aspectos de su competencia.

En caso de desacuerdo entre la autoridad urbanística y el órgano u organismo competente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se abrirá un período de consultas por un plazo de seis meses, al término del cual, sin haberse logrado un acuerdo expreso sobre el contenido del instrumento urbanístico correspondiente, se remitirá el expediente al Consejo de Ministros al que corresponderá informar con carácter vinculante.

Artículo cincuenta y uno ter. *Obras.*

1. Las obras que realice el gestor aeroportuario, ENAIRE EPE o el proveedor designado para la prestación de servicios de tránsito aéreo, según proceda, dentro sistema general aeroportuario o del sistema general definido en el Plan Director de Navegación Aérea, deberán adaptarse al instrumento de ordenación urbanística a que se refiere el artículo anterior. Para la constatación de este requisito, los proyectos 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 Plan Director aprobado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



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 del sistema general definido en el Plan Director 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.^a. SERVIDUMBRES Y AFECCIONES AL PLANEAMIENTO

Artículo cincuenta y dos. *Servidumbres aeronáuticas y afecciones al planeamiento.*

1. Las servidumbres aeronáuticas, entre las que se incluyen las acústicas, son servidumbres legales impuestas en 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 afecciones al planeamiento 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.

A estos efectos, los terrenos, construcciones e instalaciones, incluidas las instalaciones auxiliares de la construcción, que circunden las ayudas para la navegación aérea y los aeropuertos y aeródromos civiles de uso público, existentes y planificados, estarán sujetos a las servidumbres aeronáuticas y afecciones al planeamiento que se establezcan conforme a lo previsto en el artículo siguiente. Además, fuera de dichas zonas, las edificaciones e instalaciones que puedan suponer obstáculos por superar la altura que reglamentariamente se determine podrán quedar sujetas a las determinaciones que resulten necesarias para garantizar la seguridad de la navegación aérea.

2. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico de las servidumbres aeronáuticas y de las afecciones al planeamiento, así como las condiciones de uso de los predios 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 de las infraestructuras y ayudas a la navegación aérea civiles se



cumplirá la normativa europea de aplicación y se tendrán en cuenta los estándares y recomendaciones internacionales adoptados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

3. Además de lo establecido en los apartados 1 y 2, las servidumbres aeronáuticas acústicas surtirán los efectos previstos en el artículo 4. El establecimiento y régimen de las servidumbres acústicas se regirán 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.

De conformidad con las disposiciones citadas en el párrafo anterior, la normativa sobre servidumbres aeronáuticas acústicas establecerá los valores límite de inmisión, los criterios para delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia, cuando sean necesarios, 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 otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, deberá incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.

Cuando dichos planeamientos se adopten tras la aprobación de los Planes Directores y ordenen ámbitos afectados por las afecciones al planeamiento establecidas en los mismos, deberán incorporar, además, las limitaciones establecidas en dichas afecciones.

La afección de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las afecciones 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.

Los planeamientos que vulneren lo previsto en este apartado serán nulos de pleno derecho en aquello que lo contradigan.

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

Artículo cincuenta y dos bis. *Procedimiento.*



1. El establecimiento, actualización o modificación de las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos civiles o instalaciones de navegación aérea se llevará a cabo a través del correspondiente plan director o mediante orden ministerial.

En las resoluciones mediante las que se establezcan, actualicen o modifiquen las servidumbres aeronáuticas, así como en los Planes Directores, se especificarán las condiciones para su aplicación en el territorio, pudiendo identificar, cuando sea conveniente, zonas dónde no sea exigible ni el informe a que se refiere el artículo cincuenta y tres bis, ni el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a que se refiere el artículo cincuenta y tres ter, teniendo en cuenta el posible riesgo para la navegación aérea o la posibilidad de afección a la regularidad de las operaciones.

2. El establecimiento de las servidumbres aeronáuticas acústicas de los aeropuertos de interés general se realizará en los planes directores aeroportuarios o mediante orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siendo de aplicación el régimen de excepciones de emisión de informes previsto en el apartado anterior.

3. Corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Comunidad Autónoma competente u, en otro caso, previo informe de ésta, la adopción de las servidumbres aeronáuticas no acústicas, de los aeródromos, de uso público o destinados a servicios públicos, de competencia autonómica.

4. Las servidumbres aeronáuticas de las bases aéreas, aeródromos, helipuertos militares o ayudas a la navegación aérea militares, se adoptarán por orden del Ministro de Defensa.

5. En la tramitación de las resoluciones previstas en este artículo 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.

Artículo cincuenta y dos ter. *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. *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. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de oficio, por iniciativa propia o a propuesta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, resolverá sobre la incoación de un expediente sancionador y la adopción de las medidas que sean necesarias para hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas no acústicas, incluida la eliminación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo, surgidos con posterioridad al establecimiento o modificación de las servidumbres. En estos supuestos, todos los gastos que se generen 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.

4. En el caso de vulneración de las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones militares corresponde al Ministerio de Defensa la adopción de las medidas a que se refiere el apartado precedente.

Artículo cincuenta y tres bis. *Informe de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial.*

1. Con el fin de garantizar la correcta inclusión de los sistemas generales aeroportuarios y de navegación aérea, así como la aplicación de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las afecciones al planeamiento, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana



emitirá informe previo, preceptivo y vinculante, en lo que respecta al ejercicio de las competencias estatales, sobre 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, instalaciones y espacios incluidos en el Plan Director de Navegación Aérea, espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, o afecciones al planeamiento, y cuando no se haya exceptuado dicha obligación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo cincuenta y dos bis.

2. Corresponde al Ministerio de Defensa emitir el informe previsto en el apartado anterior en relación a las instalaciones militares y sus servidumbres.

3. Los informes a que se refieren los apartados 1 y 2 se emitirán en el plazo de seis meses desde su solicitud. Transcurrido este plazo, sin haberse evacuado el preceptivo informe, deberá entenderse emitido en sentido desfavorable.

4. Excepcionalmente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá informar favorablemente planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas, siempre que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que no se compromete la seguridad o regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeródromo o el normal funcionamiento de las ayudas a la navegación aérea.

A tales efectos el organismo o Administración que solicite el informe citado en el párrafo anterior deberá aportar un estudio aeronáutico de seguridad, suscrito por técnico competente, el cual será objeto de consulta, según proceda, al gestor aeroportuario o al proveedor de servicios de navegación aérea y de informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

El informe favorable emitido con carácter excepcional en estos supuestos deberá señalar, en su caso, las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

5. En los informes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o Defensa podrán especificarse las zonas del territorio en las que, aun estando comprendidas dentro de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, o afecciones al planeamiento, y teniendo en cuenta el posible riesgo para la navegación aérea o la posibilidad de afección a la regularidad



de las operaciones, no será necesario someter a ulterior informe el planeamiento de desarrollo, ni se exigirá el previo informe favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para las actuaciones a que se refiere el artículo cincuenta y tres ter.

Además, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y, cuando afecte a aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, del Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá eximir de la obligación de solicitar los informes previos previstos en este artículo a las áreas delimitadas geográficamente en las determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial siempre que no impliquen riesgo para la navegación aérea ni comprometan la regularidad de las operaciones. Estas exenciones no serán aplicables cuando, con posterioridad a su concesión, se modifiquen las servidumbres aeronáuticas, ni a aquéllos instrumentos de ordenación territorial o urbanística que permitan la instalación de aerogeneradores, o construcciones e instalaciones de altura igual o superior a 100 metros.

Artículo cincuenta y tres ter. *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 que superen, o que por su crecimiento puedan superar con el tiempo, los límites establecidos en ellas o que puedan constituir obstáculos a la navegación aérea, sin el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, o, en su caso, sin haber seguido el procedimiento establecido en el artículo siguiente.

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. Podrá exigirse igualmente dicho acuerdo favorable para permitir el crecimiento de especies vegetales que pueda suponer vulneración de las servidumbres aeronáuticas.



3. No obstante lo previsto en los párrafos anteriores, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá establecer zonas en las que dicho acuerdo previo no resulte necesario por no existir afectación a la seguridad o la regularidad de la navegación aérea. Esta resolución se publicará en el BOE y se notificará a las Administraciones Públicas afectadas.

4. Las autorizaciones concedidas y las actuaciones realizadas contraviniendo lo dispuesto en este artículo 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, apartado 3.

5. Las Administraciones Públicas con competencias urbanísticas y las personas jurídicas, obligadas a solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el acuerdo previo previsto en este artículo, deberán hacerlo a través de la sede electrónica de esta entidad.

Artículo cincuenta y cuatro. *Supuestos excepcionales en el control de actuaciones en zona de servidumbres.*

Excepcionalmente, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, podrá emitir un acuerdo previo favorable cuando se superen las restricciones establecidas por las servidumbres aeronáuticas, cuando, a su juicio, quede acreditado, mediante estudio aeronáutico, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, quedando condicionado el carácter favorable del acuerdo al cumplimiento de los requisitos adicionales que pudieran establecerse en el mismo.

Artículo cincuenta y cuatro bis. *Régimen específico de las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones militares.*

Lo dispuesto en este capítulo se aplicará a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones militares en cuanto sea compatible con la defensa nacional, especificándose en la orden ministerial que las establezca el alcance de las servidumbres que se impongan.”

Tres. 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) nº 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) nº 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 Aéreo, 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 interior el que se efectúe sobre el territorio del Estado de nacionalidad de la aeronave y tráfico aéreo exterior, el que se realice, en todo o en parte, sobre territorio de soberanía de otro Estado.



El tráfico aéreo exterior se considera tráfico aéreo internacional cuando 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 sobrevuelo 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.

Los servicios aéreos para el tráfico aéreo internacional de carácter regular se establecerán mediante acuerdos con los Estados interesados.

En ausencia de acuerdo, o para la realización de operaciones regulares que no estén directamente contempladas en el acuerdo existente, se requerirá una autorización expresa, la cual podrá emitirse con carácter excepcional, respetando en todo caso el principio de reciprocidad, y en la medida de lo posible, sin perjuicio para los servicios realizados por compañías del Espacio Económico Europeo (EEE) o cuyo tratamiento se asimile a éste en virtud de acuerdos en los que la Unión Europea sea parte, según corresponda, ambos, en lo sucesivo, EEE ampliado. La autorización prevista en este párrafo requerirá el informe de la Dirección General de Aviación Civil que se pronunciará, al menos, sobre la concurrencia de reciprocidad.

Los servicios aéreos no regulares realizados por compañías aéreas no pertenecientes al EEE ampliado requerirán autorización. Esos mismos servicios realizados por compañías del EEE ampliado podrán requerirla, si se trata de servicios fuera del EEE ampliado.



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 a la normativa de aplicación, las responsabilidades que pueda contraer por la realización de la operación.”

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 regirán 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, 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 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 comprometido la seguridad, hubiese quedado afectada la regularidad de las operaciones de aeronaves o, en su caso, el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas”.

Cuatro. 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, informes y dictámenes técnicos 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.^a 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.^a El incumplimiento del deber de comunicación de los incidentes graves de aviación civil a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.

2.^a 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.^a 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.^a 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.^a 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 de dichas normas apreciada por el organismo competente o su incumplimiento.

3. Constituyen infracciones administrativas muy graves las siguientes:

1.^a El falseamiento de las actas, informes o dictámenes de inspección por parte de las entidades colaboradoras.

2.^a El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes de aviación civil a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.

3.^a 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.^a 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.^a El quebrantamiento de las medidas adoptadas por la autoridad aeronáutica de conformidad con lo previsto en los artículos 30 y 63.

6.^a El incumplimiento de la obligación de proporcionar la lista de pasajeros embarcados o la lista de mercancías peligrosas embarcadas en los plazos establecidos por la normativa europea aplicable, en caso de accidente aéreo.

7.^a 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.^a El incumplimiento por los proveedores de bienes y servicios aeronáuticos de la obligación de abstenerse de adoptar medidas desfavorables frente a sus empleados o 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.”

Disposición transitoria única. *Normas transitorias.*

1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, se constituirá una Comisión mixta ambiental en cada uno de los aeropuertos en que concurren las circunstancias previstas en el artículo 4.5 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 4 de la citada ley, las que ostenten hasta ese momento las comisiones sustituidas.

En tanto se adopten las disposiciones de desarrollo reglamentario del artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, la comisión mixta 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 y entidades de derecho público representadas en las comisiones sustituidas y, en todo caso, un representante del titular o gestor del aeropuerto, debiéndose asegurar en todo caso la paridad entre los representantes de la Administración General del Estado y sus organismos y entidades de derecho público y de los demás miembros, ostentando la presidencia el representante de la institución que la ostentará en la sustituida y, de ser varios, cada uno de ellos de



forma rotatoria en los términos que se acuerden en la reunión de constitución de la Comisión.

2. Los Planes Directores 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 disposición, y recogerán las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y las limitaciones que procedan para garantizar el desarrollo aeroportuario o del sistema de navegación aérea, según corresponda.

3. 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 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 el artículo cincuenta y uno ter de la Ley 48/1960, de 21 de julio”.

Disposición derogatoria. *Normas derogadas.*

Se deroga:

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

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

c) 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.

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

El artículo primero de esta Ley se dicta al amparo de las competencias exclusiva que atribuyen al Estado el artículo 149.1.20ª de la Constitución en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y aeropuertos de interés general y el artículo 149.1. 23ª en cuanto al establecimiento de la legislación básica sobre protección del medio ambiente.



El artículo segundo se ampara en los títulos competenciales señalados en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».