

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante este documento se sustancia la consulta pública previa sobre **el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.**

## I. ANTECEDENTES DE LA NORMA

- Artículos cuatro, treinta y uno, ciento treinta; capítulos IX y XI y disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y capítulo V del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.
- Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social y disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
- 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, sobre el Plan Director de navegación aérea.
- Títulos III y V, capítulo I, de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

## II. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA NUEVA NORMA

Las modificaciones previstas pretenden resolver los siguientes problemas:

1º. La proliferación de órganos colegiados a través de los que se instrumenta la participación de las corporaciones locales y administraciones autonómicas en materia medioambiental en los aeropuertos de interés general, restando eficacia al ejercicio de las funciones que deben desempeñar y eficiencia al uso de los recursos públicos.

2º. Los desajustes en la configuración del régimen vigente sobre Planes Directores, de los aeropuertos de interés general y de Navegación Aérea, y servidumbres aeronáuticas. Así, mientras los planes directores se adoptan por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, correspondientes a las respectivas instalaciones se adoptan mediante real decreto. Adicionalmente, los plazos y condiciones para su revisión son diferentes, lo que dificulta la necesaria coherencia entre el desarrollo previsto y las medidas adoptadas para su protección. Se trata, por tanto, de posibilitar que en un único instrumento jurídico figuren los desarrollos previstos y las medidas necesarias para proteger tanto el funcionamiento de las instalaciones actuales, como los citados desarrollos, estableciendo con claridad las limitaciones al planeamiento territorial y urbanístico que comporta el desarrollo de los planes de ordenación aeroportuaria y de navegación aérea.

Además, dado que el régimen de las servidumbres aeronáuticas y el de la planificación aeroportuaria establecen limitaciones, respectivamente, al planeamiento existente y futuro, es necesario establecer mecanismos que permitan simplificar la intervención administrativa, reforzar la autonomía local y dotar de



flexibilidad el control aeronáutico sobre el entorno, sin menoscabo de la seguridad aérea, al tiempo que se dota de eficiencia al uso de los recursos públicos.

3º. La desactualización del régimen aplicable a la prestación de servicios aéreos que impone trabas innecesarias para su ejercicio.

4ª. La confusión en las funciones correspondientes al Registro de Matrícula de Aeronaves.

5ª El excesivo encorsetamiento y rigorismo del régimen de inspección aeronáutica, ajeno a la evolución social y jurídica producida desde 2003.

6º. La desproporción en el régimen de infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas. Así, conforme al artículo 48.4 de la Ley de seguridad aérea, la vulneración de las servidumbres aeronáuticas establecidas mediante la realización de obras, instalaciones o actividades no permitidas constituye, en todo caso, una infracción administrativa muy grave, con independencia, por tanto, del impacto de la infracción en la navegación aérea y la seguridad operacional. Se trata, en consecuencia, de dotar de proporcionalidad al sistema contemplando una adecuada graduación de las infracciones en la materia.

7º. Completar el régimen de protección de la información facilitada en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional de la Aviación Civil para la Aviación Civil (PESO), y el régimen de infracciones en los supuestos de incumplimiento de dichas obligaciones.

### III. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN DE LA NORMA

Efectuada una primera consulta pública previa sobre un eventual el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en materia de planificación aeroportuaria y servidumbres aeronáuticas, y de modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para racionalizar el régimen sancionador en la materia de servidumbres y avanzar en la protección de la información facilitada en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional, el tiempo transcurrido y las nuevas necesidades detectadas, aconsejan realizar modificaciones adicionales de estas disposiciones y, en consecuencia, realizar una nueva consulta pública previa al objeto de garantizar de forma efectiva la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas.

La oportunidad de la norma viene dada por la necesidad de:

(i) Poner fin a la proliferación de órganos colegiados a través de los que se articula la participación en materia medioambiental de las corporaciones locales y administraciones autonómicas en los aeropuertos de interés general, reforzando la eficacia de tal participación y el uso eficiente de los recursos públicos;

(ii) Dotar de coherencia a la normativa de ordenación aeroportuaria y de navegación aérea y de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y asegurar la viabilidad de la planificación estatal en la materia, al tiempo que se simplifica la tramitación administrativa, se refuerza la autonomía local y se racionaliza el uso de los recursos públicos.

(iii) Actualizar el régimen en materia de servicios aéreos, eliminando los preceptos inaplicables, adecuando a la normativa europea aplicable el resto y simplificando el régimen de autorización de los vuelos internacionales no cubiertos por los convenios internacionales aplicables.



(iv) Reforzar la naturaleza administrativa del Registro de Matrícula de Aeronaves, eliminando aquéllos preceptos que confunden sus funciones y las propias del Registro de Bienes Muebles, lo que debe contribuir a simplificar y agilizar su funcionamiento.

(v) Adecuar el régimen de inspección aeronáutica a la realidad social y jurídica actual, superando las limitaciones en la atribución de actividades y funciones inspectoras y simplificando el régimen aplicable en los procedimientos para la obtención o renovación de los títulos, licencias, autorizaciones o certificaciones que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios aeronáuticos, al no sujetarlo al aplicable en materia de inspección aeronáutica.

(vi) Dotar de proporcionalidad al régimen de infracciones en materia de servidumbres aeronáuticas.

(vii) Reforzar la protección de la información facilitada en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) y, por tanto, de las medidas preventivas en materia de seguridad, al tiempo que se mejora el cumplimiento de la normativa europea aplicable.

#### IV. OBJETIVOS DE LA NORMA

Reforzar la seguridad jurídica y la coherencia del ordenamiento jurídico, al tiempo que se introducen medidas de simplificación administrativa que contribuyen a dotar de eficacia a la participación autonómica y local en materia medioambiental en los aeropuertos de interés general; refuerzan la autonomía local en relación con el control aeronáutico que sobre el territorio y urbanismo ejerce el Estado; agilizan el ejercicio de las funciones de las administraciones públicas y contribuyen al uso eficiente de los recursos públicos.

Adicionalmente, la modificación en el régimen sobre infracciones persigue reforzar los principios de proporcionalidad y eficacia, así como la protección de la información facilitada en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional de la Aviación Civil y el cumplimiento de la normativa aplicación

#### V. POSIBLE SOLUCIONES ALTERNATIVAS, REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS

Teniendo en cuenta el régimen legal vigente, la solución de los problemas identificados y el cumplimiento de los objetivos previstos requieren la realización de las modificaciones legales que se han indicado.