



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 162, de 8 de julio de 2003
Referencia: BOE-A-2003-13616

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: 30 de octubre de 2015

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El progreso de la aviación civil constituye sin duda un factor esencial en el desarrollo de las sociedades contemporáneas. Además de la importancia que la industria aeronáutica ha adquirido en las economías nacionales, el transporte aéreo ocupa un lugar central en la internacionalización de las relaciones económicas y sociales y en los intercambios económicos, científicos y culturales.

En nuestro ordenamiento jurídico la regulación legal de las actividades aeronáuticas arranca de la Ley de Bases de 27 de diciembre de 1947, posteriormente desarrollada por la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea que desde entonces constituye la norma fundamental por la que se ha regido la aviación civil.

Esta norma, completada con los desarrollos reglamentarios propios de cada momento, ha demostrado hasta ahora una notable vitalidad y una gran capacidad de adaptación para dar respuesta a los objetivos y necesidades de la aviación civil desde la fecha de su promulgación y ha permitido, entre otros extremos, el crecimiento del tráfico, la liberalización del transporte y la internacionalización del ámbito de actuación de los operadores aéreos.

Los desafíos que la seguridad aérea plantea han conducido durante los últimos años, no obstante, a complementar nuestra legislación aeronáutica general con la aprobación de nuevas normas derivadas de las más recientes prescripciones y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional y de las disposiciones de ejecución necesarias para la aplicación de las normas comunitarias y a adoptar como reglas de Derecho interno los códigos y decisiones más relevantes acordados por Eurocontrol y por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas, organismo asociado a la Conferencia Europea de Aviación Civil.

La plena eficacia de tales normas requiere que la Autoridad aeronáutica nacional en el ámbito civil disponga de los instrumentos jurídicos y organizativos necesarios para asegurar

TÍTULO VI

Ingresos de los gestores de aeropuertos

CAPÍTULO I

Ingresos de los gestores de la red de «Aena Aeropuertos, S.A.»

Con efectos de 1 de marzo de 2016, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena S.A., establecidas en este capítulo, se disminuirán en un 1,9 por 100 respecto al nivel de las exigibles el 29 de febrero de 2016, según establece el art. 80.1 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre [Ref. BOE-A-2015-11644](#).

Artículo 68. *Ingresos de «Aena Aeropuertos, S.A.».*

1. Salvo lo dispuesto en el apartado siguiente, tiene la consideración de precio privado todo ingreso que perciba «Aena Aeropuertos, S.A.» en el ejercicio de su actividad.

2. Tendrán la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público, las prestaciones que la citada sociedad deba percibir en los siguientes supuestos:

a) Por la utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.

b) Por los servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquél y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.

c) Por los servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología

debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

d) Por los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios así como los medios, instalaciones y equipamiento necesarios para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.

e) Por la puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas, necesaria para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

f) Por los servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

g) Por la utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.

h) Por la utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

i) Por la utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

j) Por la utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

3. (Suprimido)

4. No deberán satisfacerse las prestaciones patrimoniales de carácter público a que se hace referencia en el apartado 2 por las operaciones realizadas por las aeronaves de Estado españolas, las aeronaves que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, y las aeronaves de Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

Artículo 69. Gestión y cobro de los ingresos de «Aena Aeropuertos, S.A.» y sus sociedades filiales.

1. La gestión y cobro de los precios privados referidos en el apartado 1 del artículo anterior se llevará a cabo por «Aena Aeropuertos, S.A.» con sometimiento al derecho privado.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la gestión y cobro de estos precios.

2. Corresponderá la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público referidas en el apartado 2 del artículo anterior a «Aena Aeropuertos, S.A.» o a sus filiales, que podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

3. Frente a los actos de gestión, liquidación y cobro de las prestaciones patrimoniales de carácter público dictados por «Aena Aeropuertos, S.A.» o sus sociedades filiales los obligados al pago podrán interponer la reclamación económico-administrativa conforme al procedimiento establecido en el capítulo IV del título V de la Ley 58/2003, de 17 diciembre, General Tributaria, así como en el Reglamento general de desarrollo de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en materia de revisión en vía administrativa.

No obstante, contra las resoluciones de los tribunales económico-administrativos que resuelvan las reclamaciones interpuestas contra los actos de «Aena Aeropuertos, S.A.» o de sus sociedades filiales no podrán interponerse ni el recurso ordinario de alzada, ni el recurso extraordinario de alzada para la unificación de criterio, extraordinario para la unificación de doctrina y extraordinario de revisión.

4. La competencia para conocer de las reclamaciones económico administrativas se ajustará a las siguientes reglas:

a) El Tribunal Económico-Administrativo Central conocerá:

1.º En única instancia, de las reclamaciones económico-administrativas que se interpongan contra los actos dictados por los órganos de «Aena Aeropuertos, S.A.»

2.º De la rectificación de errores en los que incurran sus propias resoluciones, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 220 de la Ley 58/2003, de 17 diciembre, General Tributaria.

b) Los tribunales económico-administrativos regionales y locales conocerán:

1.º En única instancia, de las reclamaciones que se interpongan contra los actos dictados por los órganos de las sociedades filiales gestoras de aeropuertos.

2.º De la rectificación de errores en los que incurran sus propias resoluciones, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 220 de Ley 58/2003, de 17 diciembre, General Tributaria.

c) Tratándose de actos dictados por las sociedades filiales de «Aena Aeropuertos, S.A.», la competencia de los tribunales económico-administrativos regionales y locales vendrá determinada por el domicilio fiscal de la sociedad filial contra la que interponga la reclamación.

5. El rendimiento de las prestaciones patrimoniales de carácter público se destinará, exclusivamente, a la financiación de los aeropuertos dependientes de la sociedad «Aena Aeropuertos, S.A.» o de sus filiales.

La sociedad podrá denegar la prestación del servicio si no se produce el pago anticipado de la prestación patrimonial pública o no se ofrece garantía suficiente por parte del usuario.

La Intervención General del Estado velará por la correcta gestión y aplicación de estos ingresos.

Artículo 70. Ingresos de las sociedades filiales gestoras de aeropuertos.

1. Las sociedades filiales gestoras de aeropuertos gestionarán y percibirán todos los precios privados y las prestaciones patrimoniales de carácter público derivadas de los servicios y actividades desarrolladas en los aeropuertos atribuidos a su gestión.

2. No obstante lo señalado en el apartado anterior, mediante convenio de colaboración suscrito entre «Aena Aeropuertos S.A.» y cada sociedad filial se determinará el porcentaje de ingresos que estas últimas deban abonar a «Aena Aeropuertos, S.A.» para el mantenimiento de la red. Estos convenios de colaboración se podrán modificar cuando se alteren las circunstancias que se tomaron en consideración en el momento de su suscripción.

3. Con las salvedades previstas en este artículo, se aplicará a las sociedades filiales gestoras de aeropuertos el mismo régimen económico financiero de «Aena Aeropuertos, S.A.».

Artículo 71. Ingresos de las concesionarias de servicios aeroportuarios.

Los ingresos que perciban las concesionarias de servicios aeroportuarios en el ejercicio de su actividad aeroportuaria tendrán la naturaleza de precios privados. Su gestión y cobro se realizará con sometimiento al derecho privado.

CAPÍTULO II

Prestaciones patrimoniales de carácter público

Con efectos de 1 de marzo de 2016, la cuantía de las prestaciones patrimoniales de carácter público de Aena S.A., establecidas en este capítulo, se disminuirán en un 1,9 por 100 respecto al nivel de las exigibles el 29 de febrero de 2016, según establece el art. 80.1 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre [Ref. BOE-A-2015-11644](#).

Sección 1.ª Aspectos generales

Artículo 72. Definiciones.

A los efectos de la aplicación de las presentes prestaciones de carácter público se entenderá por:

1. Aeropuerto: Todo aeropuerto, aeropuerto de utilización conjunta, base aérea abierta al tráfico civil o helipuerto gestionado por «Aena Aeropuertos, S.A.»

2. Pasajeros: Las personas que sean transportadas en cualquier aeronave en calidad de viajeros como consecuencia de un contrato de transporte o arrendamiento o a título privado, y aquellas personas que no sean miembros de la tripulación.

Pasajero EEE: pasajero embarcado con destino a un aeropuerto del Espacio Económico Europeo.

Pasajero Internacional: pasajero embarcado con destino a un aeropuerto fuera del Espacio Económico Europeo.

3. Peso máximo al despegue: El peso máximo certificado de despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, será el que figura en el certificado de aeronavegabilidad. Cuando no se conozca el peso, se utilizará el peso de la aeronave más pesada que se conozca del mismo tipo.

4. Vuelos de entrenamiento: los vuelos realizados para el adiestramiento o calificación de pilotos con objeto de revalidar y conservar las licencias.

5. Vuelos de escuela: Aquéllos cuya finalidad sea el aprendizaje y adiestramiento de pilotos, siempre que se realicen en aeronaves de escuela y aeroclub, autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y cuando el inicio y final de la operación se realicen en un mismo aeropuerto, siendo necesario que el alumno acredite su condición de alumno piloto en la presentación del Plan de Vuelo ante la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo.

6. Ruido certificado: Nivel de ruido lateral, de aproximación y de despegue, que figure en el certificado de ruido de la aeronave, expresado en EPNdB.

7. Ruido determinado: Nivel de ruido lateral, de aproximación y de despegue, expresado en EPNdB, fruto de la aplicación de las siguientes fórmulas:

Ruido lateral:

Peso	0-35 Tm	35-400 Tm	Más de 400 Tm
Nivel	94	$80,87 + 8,51\text{Log}(\text{mtow})$	103

Ruido aproximación:

	0-35 Tm	35-280 Tm	Más de 280 Tm
Nivel	98	$86,03 + 7,75\text{Log}(\text{mtow})$	105

Ruido despegue:

Peso	0-48,1 Tm	48,1-385 Tm	Más de 385 Tm
Peso	0-28,6 Tm	28,6-385 Tm	Más de 385 Tm
Peso	0-20,2 Tm	20,2-385 Tm	Más de 385 Tm
Nivel 1 ó 2 motores	89	$66,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	101
Nivel 3 motores	89	$69,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	104
Nivel 4 motores o más	89	$71,65 + 13,29\text{Log}(\text{motw})$	106

8. Margen acumulado: Cifra expresada en EPNdB obtenida sumando las diferencias entre el nivel de ruido determinado y el nivel certificado de ruido en cada uno de los tres puntos de mediciones del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

9. Aviones de reacción subsónicos civiles: Aviones cuyo peso máximo al despegue sea igual o superior a 34.000 Kg., o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate superior a 19 plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación.

10. Desembarque: Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

11. Embarque: acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

12. Vuelo directo: La operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad, designándola con el mismo símbolo desde el punto de origen hasta el punto de destino con independencia del número de escalas.

13. Tiempo entre calzos: Tiempo de permanencia de una aeronave, contado desde su detención en el punto de estacionamiento hasta su puesta de nuevo en movimiento.

14. Pasajero en conexión: Pasajero que desembarcando en un aeropuerto gestionado por Aena Aeropuertos S.A. en un vuelo, vuelve a embarcar con el mismo billete y en el mismo aeropuerto, en un plazo máximo de 12 horas, al objeto de realizar un nuevo trayecto con un número de vuelo diferente y destino distinto al de origen.

15. Aeropuerto estacional: Aeropuerto en el que en las temporadas de verano e invierno, inmediatas anteriores y cerradas, la media mensual de tráfico de pasajeros durante una temporada con respecto a la media mensual de la otra temporada esté en la proporción 65 por ciento-35 por ciento o superior.

16. Temporada: El periodo de tiempo correspondiente a los meses de abril a octubre, considerado como temporada de verano, y a los meses de noviembre a marzo, considerado como temporada de invierno.

17. Vuelo carguero: Vuelo para el transporte exclusivo de mercancías en el que no se admite el transporte conjunto de éstas y de pasajeros.

Artículo 73. Clasificación de los aeropuertos.

A los efectos de aplicación de las cuantías de las prestaciones a que se refiere este Capítulo, los aeropuertos quedarán clasificados en las siguientes categorías:

- a) Grupo I: Aeropuerto de Madrid-Barajas y aeropuerto de Barcelona.
- b) Grupo II: Aeropuertos con un tráfico igual o superior a los 6.000.000 de pasajeros/año.
- c) Grupo III: Aeropuertos con un tráfico igual o superior a 2.000.000 e inferior a 6.000.000 de pasajeros/año.
- d) Grupo IV: Aeropuertos con un tráfico superior a 500.000 e inferior a 2.000.000 de pasajeros/año.
- e) Grupo V: Aeropuertos con un tráfico hasta los 500.000 pasajeros/año.

La inclusión de un aeropuerto en uno u otro grupo, se realizará por años naturales, tomando en consideración el tráfico habido en cada aeropuerto en el año natural inmediato anterior, según las estadísticas de tráfico publicadas por la Dirección General de Aviación Civil.

Téngase en cuenta que este artículo se suprime por el art. 53.10 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre [Ref. BOE-A-2014-10517](#), pero conservará su eficacia hasta la fecha de aplicación de la orden del titular del Ministerio de Fomento prevista en el art. 32.3 de la citada Ley, según establece su disposición final 5.3 y su disposición transitoria 10.

Sección 2.^a Prestación pública por aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo

Artículo 74. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de la prestación por aterrizaje y por servicios de tránsito de aeródromo, las compañías aéreas y las restantes personas físicas, jurídicas o entidades que utilicen las pistas o perciban los servicios definidos en artículo 68.2, letras a) y b).

Artículo 75. Importes.

1. El importe a abonar por las prestaciones reguladas en esta sección, por cada aeronave, será el resultado de aplicar al peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas métricas, tal como figura en el certificado de aeronavegabilidad o en el manual de vuelo de la misma, el importe de las cuantías unitarias que se definen en los apartados siguientes, así como el recargo establecido en el artículo 76.

2. Las cuantías unitarias de cada una de las dos tarifas serán iguales cualquiera que sea el origen del vuelo, nacional, del espacio económico europeo o internacional.

3. Las cuantías unitarias por aeropuerto serán las siguientes:

Aeropuerto	Tarifa unitaria de aterrizaje	Tarifa unitaria servicios tránsito de aeródromo
Madrid-Barajas	7,73 €	3,24 €
Barcelona-El Prat	6,81 €	3,22 €
Alicante, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur	6,46 €	3,16 €
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	5,42 €	2,90 €
A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	3,97 €	2,27 €
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca-Pirineos, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Torrejón, Valladolid, Vitoria y resto de aeropuertos gestionados por Aena Aeropuertos S.A.	2,62 €	1,93 €

Cuando los servicios de tránsito de aeródromo se presten bajo la modalidad de servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS) las cuantías unitarias de la tarifa de servicio de tránsito de aeródromo se reducirán en un sesenta por ciento.

4. El importe mínimo a pagar por operación en concepto de aterrizaje y de servicios de tránsito de aeródromo, será el siguiente:

Aeropuerto	Importe mínimo por operación-aterrizaje	Importe mínimo por operación-servicios tránsito de aeródromo
Madrid-Barajas.	154,62 €	71,88 €
Barcelona-El Prat.	136,19 €	71,48 €
Alicante, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur.	96,92 €	51,20 €
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia.	14,66 €	7,84 €
A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza.	10,82 €	6,18 €
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca-Pirineos, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Torrejón, Valladolid, Vitoria y resto de aeropuertos gestionados por Aena Aeropuertos S.A.	5,86 €	4,31 €

El mínimo por operación en concepto de aterrizaje y servicios de tránsito aéreo de aeródromo no serán de aplicación a los vuelos de escuela y entrenamiento.

Con efectos de 1 de marzo de 2014 el importe mínimo a pagar por operación en concepto de aterrizaje y de servicios de tránsito de aeródromo recogido en este apartado 4 en los aeropuertos de Madrid Barajas, Barcelona El Prat, Alicante, Gran Canaria, Málaga Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur , se incrementan en el 0,9 por 100 respecto de las cuantías exigibles en 2013, según establece el art. 86.2 de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre. [Ref. BOE-A-2013-13616.](#)

5. A los vuelos de escuela y entrenamiento se les aplicará las siguientes cuantías unitarias:

Aeropuerto	Tarifa unitaria de aterrizaje	Tarifa unitaria de servicios de tránsito de aeródromo
Madrid-Barajas	5,45 €	3,59 €
Barcelona-El Prat	5,25 €	3,57 €
Alicante, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur	4,71 €	3,51 €
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	4,71 €	3,22 €
A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada- Jaén, Jerez, La Palma, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	4,21 €	2,53 €
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca- Pirineos, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Torrejón, Valladolid, Vitoria y resto de aeropuertos gestionados por Aena Aeropuertos S.A.	3,72 €	2,14 €

Para los vuelos de entrenamiento y escuela en maniobras u operaciones de simulación de aterrizaje y despegue sobre pista o campo de vuelo, y a los efectos de la tarifa de aterrizaje anterior, se aplicará la siguiente tabla de equivalencia entre el peso del avión y el número de aterrizajes a contabilizar en periodos de 90 minutos o fracción, independientemente del número de maniobras o pasadas que se realicen:

Tramos de peso		Coeficiente multiplicador por periodos de 90 minutos o fracción
Porciones de peso en Kg.		
Desde	Hasta	
1	4.999	2
5.000	40.000	6
40.001	100.000	5
100.001	250.000	4
250.001	300.000	3
300.001		2

Las operaciones reguladas en el caso de vuelos de entrenamiento y de escuela estarán condicionadas en todo caso a la autorización preceptiva del aeropuerto en base a las posibilidades operativas, dando prioridad absoluta a la actividad aeroportuaria normal.

6. En operaciones fuera del horario operativo del aeropuerto, en aquellos aeropuertos en que esté autorizado el servicio, se aplicarán las siguientes cuantías unitarias, cualquiera que sea el grupo en que quede englobada dicha instalación:

Tarifa unitaria aterrizaje: 28,67 €/Tm.

Tarifa unitaria servicios de tránsito de aeródromo: las cuantías recogidas en el apartado 4 del presente artículo, correspondientes al importe mínimo por operación en servicios tránsito de aeródromo.

7. La cuantía unitaria de aterrizaje contemplada en los apartados 3, 4 y 6, en los aeropuertos de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, se reducirá en un 15% en los supuestos de vuelos con el territorio peninsular y en un 70% cuando se trate de vuelos interinsulares.

Esta reducción de cuantías no será de aplicación en el caso de vuelos privados.

8. No obstante lo establecido en el apartado 6, a los vuelos cargueros que operen fuera del horario operativo de los aeropuertos del grupo V se les aplicarán las cuantías recogidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

9. No obstante lo establecido en el apartado 6 del presente artículo, en aquellos aeropuertos cuyo horario operativo incluya la apertura en la totalidad del periodo comprendido entre las cero y las seis hora local, a los vuelos que operen fuera del horario operativo se les aplicarán las cuantías recogidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo.

Artículo 76. Recargo por ruido.

En los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur, Valencia, Bilbao, Ibiza, Sevilla y Tenerife Norte para los aviones de reacción subsónicos civiles, los importes de las cuantías unitarias que resulten de aplicación en función de lo previsto en los apartados 3 y 4 del artículo anterior se incrementarán en los siguientes porcentajes en función de la franja horaria en que se produzca el aterrizaje o el despegue y de la clasificación acústica de cada aeronave:

Clasificación acústica	De 07:00 a 22:59 (hora local)	De 23:00 a 06:59 (hora local)
	– Porcentaje	– Porcentaje
Categoría 1	70	140
Categoría 2	20	40
Categoría 3	0	0
Categoría 4	0	0

La categoría acústica de cada aeronave se determinará conforme a los siguientes criterios:

- a) Categoría 1: aeronaves cuyo margen acumulado sea inferior a 5 EPNdB.
- b) Categoría 2: aeronaves cuyo margen acumulado esté comprendido entre 5 EPNdB y 10 EPNdB.
- c) Categoría 3: aeronaves cuyo margen acumulado sea superior a 10 EPNdB e inferior a 15 EPNdB.
- d) Categoría 4: aeronaves cuyo margen acumulado sea igual o superior a 15 EPNdB.

A estos efectos las compañías aéreas presentarán, antes de la salida del vuelo, copia del certificado oficial de ruido ajustado a lo establecido en el Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, relativo a la protección del medio ambiente, o documento de similares características y validez expedido por el estado de matrícula de la aeronave.

Para aquellas aeronaves cuyos operadores no faciliten certificado de ruido serán consideradas dentro de la misma categoría que una aeronave del mismo fabricante, modelo, tipo y número de motores para el que sí se disponga de certificado a efectos de la clasificación acústica, hasta la acreditación del certificado correspondiente.

Sección 3.ª Prestaciones públicas por salida de pasajeros, PMRs y seguridad

Artículo 77. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de estas prestaciones, tal como han quedado definidas en el artículo 68.2, letras d), e) y f), las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares que transporten a los pasajeros que embarquen en un aeropuerto o helipuerto gestionado por «Aena Aeropuertos Españoles, S.A.», independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar dicho vuelo y el destino del mismo.

El importe de estas prestaciones podrá ser repercutido a los pasajeros en el correspondiente título de transporte.

Estas prestaciones no serán de aplicación a los pasajeros transportados a título privado, en aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 5 Tm.

Artículo 78. Importes.

1. Las cuantías serán las siguientes por cada pasajero:

Aeropuerto	Cuantía Pasajero		Cuantía de Seguridad Aeroportuaria	Cuantía PMR
	EEE	Internacional		
Madrid-Barajas	14,44 €	20,44 €	3,46 €	0,61 €
Barcelona-El Prat	13,44 €	16,44 €	3,46 €	0,61 €
Alicante, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol y Tenerife Sur	5,99 €	9,03 €	3,46 €	0,61 €
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	5,11 €	7,67 €	3,46 €	0,61 €
A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	3,66 €	5,49 €	3,46 €	0,61 €
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, El Hierro, Huesca-Pirineos, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Torrejón, Valladolid, Vitoria y resto de aeropuertos gestionados por Aena Aeropuertos S.A.	2,40 €	3,59 €	3,46 €	0,61 €

La cuantía de seguridad aeroportuaria, cuando se trate de vuelos interinsulares, será de 1,73 euros por pasajero.

Con efectos 1 de marzo de 2016 y vigencia indefinida, las cuantías unitarias de las prestaciones públicas por salida de pasajeros y por seguridad para los pasajeros en conexión se reducirán en un 40 por ciento.

Téngase en cuenta que esta última actualización del párrafo final del apartado 1 establecido por el art. 80.2 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre [Ref. BOE-A-2015-11644](#), surte efectos a partir del 1 de marzo de 2016.

Redacción anterior:

"Las cuantías unitarias de las prestaciones públicas por salida de pasajeros y por seguridad para los pasajeros en conexión se reducirán en un 35 por 100."

2. (Suprimido).

3. Las cuantías de pasajero, seguridad aeroportuaria y PMR previstas en los apartados 1 y 2, en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, se reducirá en un 15% en los supuestos de vuelos con el territorio peninsular y un 70% cuando se trate de vuelos interinsulares.

4. En los aeropuertos estacionales de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, las cuantías unitarias de las prestaciones públicas por salida de pasajeros y seguridad se bonificarán en un 20 por ciento durante los meses de la temporada de menor tráfico.

[5]. En los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla, la reducción de cuantías del 15 por 100 en los supuestos de vuelos con el territorio peninsular y del 70 por 100 cuando se trate de vuelos interinsulares no será de aplicación en el caso de vuelos privados.

Sección 4.ª Prestación pública por carga

Artículo 79. Obligados al pago.

(Suprimido)

Artículo 80. Importe.

(Suprimido)

Artículo 81. *Descuentos y exenciones.*

(Suprimido)

Sección 5.ª Prestación pública por servicios de estacionamiento

Artículo 82. *Obligados al pago.*

Vendrán obligados al pago de esta prestación las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares cuyas aeronaves estacionen en las zonas habilitadas al efecto en los aeropuertos o helipuertos.

Cuando una aeronave aterrice en un aeropuerto por cuenta de un explotador y, tras un determinado tiempo de estacionamiento debido tanto a razones operativas como judiciales, se flete por distinto operador del de llegada, la deuda acumulada pendiente por los estacionamientos no liquidados deberá ser satisfecha en todo caso antes de producirse la salida de la aeronave.

Artículo 83. *Importe.*

1. En los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Alicante, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Tenerife Sur, Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia, la cuantía de la contraprestación de estacionamiento, en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de estacionamiento, será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$E = e \cdot T_m \cdot F_t$$

Donde:

E: contraprestación total a pagar por el servicio e: coeficiente unitario.

T_m: peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas.

F_t: tiempo de estancia de la aeronave en posición de estacionamiento expresado en periodos de 15 minutos o fracción.

El importe de los coeficientes unitarios será el siguiente:

Aeropuerto	Por periodos de 15 minutos o fracción
Madrid-Barajas	0,117760 €
Barcelona-El Prat	0,112333 €
Alicante, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur	0,111309 €
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	0,061850 €

No obstante lo anterior, el importe máximo de la contraprestación de estacionamiento en los aeropuertos anteriormente citados no podrá ser superior a 1.488 € durante las primeras 24 horas de estancia.

A partir del segundo día de estancia, el importe máximo de la contraprestación de estacionamiento en los aeropuertos anteriormente citados no podrá ser superior a 811 € por cada 24 horas de estacionamiento adicionales.

2. En los aeropuertos de A Coruña, Albacete, Algeciras, Almería, Asturias, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca-Pirineos, FGL Granada-Jaén, Jerez, La Gomera, La Palma, León, Logroño, Melilla, Murcia-San Javier, Pamplona, Reus, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Seve Ballesteros-Santander, Son Bonet, Valladolid, Vigo, Vitoria, Zaragoza, y resto de aeropuertos que en fecha posterior puedan ser gestionados por Aena, S.A., las cuantías de la prestación de estacionamiento aplicables por día o fracción de tiempo superior a dos horas, en función del peso máximo al despegue, serán las siguientes:

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

	Aeronaves con MTOW hasta 10 Tm			Aeronaves de más de 10 Tm de MTOW
	0-1,5 Tm	1,5-2,7 Tm	2,7-10 Tm	
Todos Aeropuertos	14,72 €	19,62 €	21,58 €	0,881236 €/tm mínimo: 21,58 €
Son Bonet (Julio y Agosto)	36,79 €	49,05 €	53,96 €	2,203091 €/tm mínimo: 53,96 €
	€/ día o fracción			€/ tm día o fracción

Para las aeronaves cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 5 Tm las cuantías anteriores de la prestación de estacionamiento serán aplicables por día o fracción de tiempo superior a tres horas.

– Cuantías para abonos por mes natural:

Para obligados al pago que tengan algún contrato firmado con el aeropuerto donde se produce el estacionamiento:

	Aeronaves con MTOW hasta 10 Tm			Aeronaves de más de 10 Tm de MTOW
	0-1,5 Tm	1,5-2,7 Tm	2,7-10 Tm	
Abono mensual	88,29 €	147,15 €	245,25 €	0,881236 €/tm * MTOW * 30
	€/ mes			€/ mes

Para obligados al pago que no tengan contratos firmados con el aeropuerto donde se produce el estacionamiento:

	Aeronaves con MTOW hasta 10 Tm			Aeronaves de más de 10 Tm de MTOW
	0-1,5 Tm	1,5-2,7 Tm	2,7-10 Tm	
Abono mensual	132,44 €	245,25 €	392,4 €	1,314540 €/tm * MTOW * 30
	€/ mes			€/ mes

El pago del importe de los abonos, que únicamente serán válidos para cada aeropuerto en cuestión, se deberá realizar por anticipado entre los días 1 y 5 de cada mes.

Téngase en cuenta que esta última actualización del apartado 2 establecido por el art. 80.3 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre [Ref. BOE-A-2015-11644](#), entra en vigor el 1 de enero de 2016.

Redacción anterior:

"2. En los aeropuertos de A Coruña, Albacete, Algeciras, Almería, Asturias, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca-Pirineos, FGL Granada-Jaén, Jerez, La Gomera, La Palma, León, Logroño, Melilla, Murcia-San Javier, Pamplona, Reus, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Son Bonet, Valladolid, Vigo, Vitoria, Zaragoza, y resto de aeropuertos gestionados por Aena Aeropuertos S.A., las cuantías de la prestación de estacionamiento aplicables por día o fracción de tiempo superior a dos horas, en función del peso máximo al despegue, serán las siguientes:

– Cuantías generales:

	Aeronaves con MTOW hasta 10 Tm			Aeronaves de más de 10 Tm de MTOW
	0-1,5 Tm	1,5-2,7 Tm	2,7-10 Tm	
Todos Aeropuertos	15 €	20 €	22 €	0,898304 €/tm mínimo: 22 €
Son Bonet (julio y agosto)	37,5 €	50 €	55 €	2,24576 €/tm mínimo: 55 €
	€/día o fracción			€/tm día o fracción

– Cuantías para abonos por mes natural:

Para obligados al pago que tengan algún contrato firmado con el aeropuerto donde se produce el estacionamiento:

	Aeronaves con MTOW hasta 10 Tm			Aeronaves de más de 10 Tm de MTOW
	0-1,5 Tm	1,5-2,7 Tm	2,7-10 Tm	
Abono mensual	90 €	150 €	250 €	0,898304 €/tm * MTOW * 30
	€/mes			€/mes

Para obligados al pago que no tengan contratos firmados con el aeropuerto donde se produce el estacionamiento:

	Aeronaves con MTOW hasta 10 Tm			Aeronaves de más de 10 Tm de MTOW
	0-1,5 Tm	1,5-2,7 Tm	2,7-10 Tm	
Abono mensual	135 €	250 €	400 €	1,34 €/tm * MTOW * 30
	€/mes			€/mes

El pago del importe de los abonos, que únicamente serán válidos para cada aeropuerto en cuestión, se deberá realizar por anticipado entre los días 1 y 5 de cada mes."

3. Para aplicar los importes anteriores será requisito necesario que, durante el periodo de estacionamiento, la aeronave no esté ocupando posición de pasarela telescópica o de hangar.

A los efectos de aplicación de esta contraprestación se considera tiempo de estacionamiento el tiempo entre calzós.

Entre las cero y las seis, hora local, se interrumpirá el cómputo de tiempo a efectos de aplicación de la contraprestación.

Sección 6.ª Prestación pública por suministro de combustibles y lubricantes

Artículo 84. Obligados al pago.

Estarán obligados al pago de esta prestación las entidades suministradoras de los productos a los que la misma se refiere.

Artículo 85. Importe.

El importe de la contraprestación se determinará aplicando al volumen de combustible o lubricante suministrado, las cuantías unitarias siguientes:

Queroseno: 0,003938 €/ litro.
Gasolina de Aviación: 0,006700 €/ litro.
Lubricantes: 0,006700 €/ litro.

Sección 7.ª Prestación pública por uso de pasarelas

Artículo 86. Obligados al pago.

Está obligada al pago de la prestación por uso de pasarelas la compañía aérea explotadora de la aeronave para cuyo embarque o desembarque del pasaje, se facilite la utilización de la pasarela o que haga uso de la posición de plataforma que impida la utilización de la pasarela por terceros usuarios.

Artículo 87. Importe.

El importe de la presente contraprestación, en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en posición de pasarela, será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$P = (p_1 + p_2 \cdot T_m) \cdot F_t$$

Donde:

P: contraprestación total a pagar por el servicio.

p₁: cuantía unitaria por tiempo de estancia en pasarela.

p₂: cuantía por peso de la aeronave y tiempo de estancia en pasarela.

T_m: peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas, conforme se define en el artículo 2 de la presente Ley.

F_t: tiempo de estancia de la aeronave en pasarela expresado en periodos de 15 minutos o fracción.

Las cuantías unitarias de los elementos p₁ y p₂ son las siguientes:

	P ₁	P ₂
Madrid-Barajas	30,6278 €	0,00 €
Barcelona-El Prat	27,7683 €	0,00 €
Alicante, Gran Canaria, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca y Tenerife Sur	24,4207 €	0,00 €
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	23,4814 €	0,00 €
A Coruña, Almería, Asturias, FGL Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia-San Javier, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	23,4814 €	0,00 €
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca-Pirineos, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Torrejón, Valladolid, Vitoria y resto de aeropuertos gestionados por Aena Aeropuertos S.A.	23,4814 €	0,00 €

Para aquellas aeronaves susceptibles de ser conectadas a dos pasarelas simultáneamente que estacionen en posiciones de pasarelas especialmente diseñadas para esta finalidad, las cuantías anteriores se incrementarán en un veinticinco por ciento.

Entre las cero y las seis, hora local, cuando, encontrándose una aeronave ocupando una posición de pasarela, la compañía explotadora solicite una posición de estacionamiento en remoto y no hubiera en ese momento ninguna disponible, o si por razones operativas, no procediera el cambio a juicio de la autoridad aeronáutica, el aeropuerto desconectará de la aeronave el servicio de pasarelas e interrumpirá el cómputo de tiempo a efectos de aplicación de la tarifa. No obstante, la compañía quedará obligada a trasladar la aeronave a un puesto de estacionamiento en remoto, en el momento en que se le indique, por haber quedado libre o haber desaparecido las razones anteriores. En caso de no realizar esta operación y, por ello, no poder ser utilizada la pasarela por otros usuarios que la solicitaran, se le aplicará la cuantía que hubiera correspondido a esas utilizaciones no efectuadas.

Sección 8.ª Prestación pública por servicios de asistencia en tierra

Artículo 88. Obligados al pago.

Están obligados al pago de la prestación por servicios de asistencia en tierra las personas físicas o jurídicas autorizadas, de acuerdo con la normativa vigente, para realizar actividades de asistencia en tierra a aeronaves propias o de terceros.

Artículo 89. Importe.

1. La cuantía de la contraprestación regulada en esta sección será la siguiente, en función de los servicios de asistencia en tierra que lleve a cabo el obligado al pago:

a) Asistencia a la aeronave:

1.1. Servicios de rampa.

1.1.1. Servicios de asistencia de equipajes, grupo de servicios número 3: 58,05 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.1.2. Servicios de asistencia a las operaciones en pista, grupo de servicios número 5: 18,43 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.2. Servicios de asistencia de limpieza y servicio de la aeronave, grupo de servicios número 6 excepto la asistencia de limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave: 10,12 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.3. Servicios de asistencia de limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave, parte del grupo 6.b): 2,75 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

1.4. Servicios de asistencia de mantenimiento en línea, grupo de servicios número 8: 2,75 € por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción.

Cuando el peso máximo al despegue de las aeronaves no se encuentre comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas, a las cuantías anteriores se le aplicarán los siguientes coeficientes en función del intervalo de peso en el que se encuentre incluida la aeronave:

Intervalo de peso máximo al despegue (Tm)	Coefficiente
Aeronaves entre 0 y menos de 16 Tm	13,16%
Aeronaves entre 16 y menos de 22 Tm o fracción	17,51%
Aeronaves entre 22 y menos de 38 Tm o fracción	28,04%
Aeronaves entre 38 y menos de 56 Tm o fracción	77,88%
Aeronaves entre 56 y menos de 72 Tm o fracción	100,00%
Aeronaves entre 72 y menos de 86 Tm o fracción	120,33%
Aeronaves entre 86 y menos de 121 Tm o fracción	135,30%
Aeronaves entre 121 y menos de 164 Tm o fracción	150,28%
Aeronaves entre 164 y menos de 191 Tm o fracción	179,37%
Aeronaves entre 191 y menos de 231 Tm o fracción	202,50%
Aeronaves entre 231 y menos de 300 Tm o fracción	264,81%
Aeronaves de más de 300 Tm o fracción	314,64%

1.5 Servicios de asistencia de mayordomía ("catering"), grupo de servicios número 11: las cuantías en euros por cada aeronave cuyo peso máximo al despegue esté comprendido entre 56 y 71 toneladas métricas o fracción serán las siguientes:

Aeropuerto	EEE	Internacional
Madrid-Barajas	29,88	49,80
Barcelona-El Prat	20,92	34,86
Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca	19,42	32,37
Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia	14,94	24,90
Almería, Asturias, Coruña, Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza	10,46	17,43
Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Torrejón, Vitoria y Valladolid	5,98	9,96

b) Servicios de asistencia al pasajero, grupo de servicios número 2: 0,0404 € por cada pasajero de salida.

Sección 9.ª Prestación pública por servicios meteorológicos

Artículo 90. Prestación patrimonial pública por servicios meteorológicos.

1. Estarán obligados al pago de la prestación pública por servicios meteorológicos las compañías aéreas y las restantes personas físicas, jurídicas o entidades a los que se les facilite los servicios definidos en el artículo 68.2 c) en los vuelos que aterricen en un aeropuerto o helipuerto gestionado por Aena Aeropuertos S.A.

2. El importe a abonar será el resultado de aplicar al peso máximo al despegue de la aeronave, expresado en toneladas, tal como figura en su certificado de aeronavegabilidad o en el manual de vuelo de la misma, una cuantía unitaria de 0,18 euros.

CAPÍTULO III

Actualización y modificación de las prestaciones patrimoniales de carácter público

Artículo 91. *Actualización y modificación.*

(Suprimido)

Artículo 92. *Propuesta de actualización de las cuantías.*

1. La propuesta de actualización de las cuantías de las tarifas unitarias correspondientes a las prestaciones patrimoniales de carácter público definidas en este capítulo se realizará anualmente, al inicio de cada año natural, en el porcentaje que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Incremento máximo} = \left(\frac{\text{Ingresos regulados requeridos por pasajero año } n}{\text{Ingresos regulados previstos por pasajero año } n-1} - 1 \right) \times 100$$

A tal efecto se entiende por:

- Ingresos regulados requeridos o previstos por pasajero = Ingresos regulados requeridos o previstos/n.º de pasajeros.
- Ingresos regulados requeridos: Ingresos procedentes de las prestaciones a las que se refiere el artículo 68.2, que resultarían necesarios para la recuperación de los costes previstos para el año n.
- Ingresos regulados previstos: Ingresos procedentes de las prestaciones a que se refiere el artículo 68.2, establecidos en el PAP del año n-1
- Ingresos regulados requeridos se calcularán, para el año n, por aplicación de la siguiente fórmula:

$$\text{Ingresos regulados requeridos} = \text{Gastos de explotación} + \text{Coste de Capital} + \text{Ajuste por déficit}$$

2. La definición de cada uno de los epígrafes componentes de la fórmula es la siguiente:

a) Gastos de explotación: corresponde a la suma de los epígrafes siguientes que figuren en el Presupuesto de explotación del PAP:

- 1.º Aprovisionamientos.
- 2.º Gastos de Personal.
- 3.º Otros gastos de explotación.
- 4.º Amortización del Inmovilizado.
- 5.º Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado.
- 6.º Subvenciones concedidas y transferencias realizadas por la entidad.
- 7.º Deterioro del Fondo de Comercio de Consolidación.

b) Coste de capital: Corresponde a la cantidad resultante de aplicar el coste medio ponderado del capital antes de impuestos (CMPCAI, en adelante), al valor medio de los Activos Netos durante el año n, calculado como la semisuma de los valores de los Activos netos al final de los años n-1 y n que figuren en el PAP.

Los dos componentes esenciales CMPCAI y Activos Netos se describen a continuación:

1.º CMPCAI (en %): Resultado de utilizar la siguiente fórmula:

$$CMPC_{AI} = \frac{CMPC_{DI}}{(1 - T)}$$

donde CMPCDI es el coste medio ponderado del capital nominal después de impuestos:

$$CMPC_{DI} = \frac{EK_e + DK_d(1-T)}{E + D}$$

Fórmula en la que:

D = Importe de la deuda, tanto bancaria como no bancaria, media del año n.

E = Se tomará el valor contable de los Recursos Propios (Patrimonio Neto que figure en el Balance previsional del año n del PAP).

K_d = Coste de la Deuda antes de impuestos, calculado como los Gastos Financieros divididos entre el importe D anterior.

T = Tipo impositivo del Impuesto sobre beneficios (en %) aplicable al año n para el cual se está calculando la revisión de las tarifas.

K_e = Coste de los Recursos Propios, calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$K_e = RF + \beta_L PM$$

Donde:

i) RF: Tasa Libre de Riesgo. Se tomará la media de la tasa interna de rendimiento del Bono del Estado español a 10 años de los últimos 12 meses disponibles en el momento de elaboración de la propuesta.

ii) PM: Prima de riesgo del Mercado (en %). Es la rentabilidad incremental que un inversor exige a las acciones por encima de la renta fija sin riesgo. Se tomará el valor fijo del 4,21%.

iii) β_L : Beta Recursos Propios o Beta apalancada. Se calcula, a partir de la Beta de los activos y del nivel de endeudamiento, mediante la fórmula:

$$\beta_L = \beta_u + \frac{D(1-T)}{E}(\beta_u)$$

Donde:

β_u : Beta de los Activos. Refleja el riesgo del negocio, sin tener en cuenta el riesgo financiero derivado de un mayor endeudamiento. Para el negocio aeroportuario, se ha tomado para este parámetro el valor de 0,7, media de las estimaciones efectuadas para el negocio aeroportuario por un panel de consultores, banca de Inversión y Fondos de Inversión en Infraestructuras.

2.º Activos netos. Es la suma de la Deuda y de los Recursos Propios, es decir:

$$\text{Activos netos} = D + E$$

Fórmula en la que se tomarán D y E los valores definidos con anterioridad.

Para la concreción de los anteriores componentes de la fórmula se tendrán en cuenta exclusivamente los gastos de explotación, los Activos Netos, las Deudas y los Recursos Propios, vinculados a los Campos de Vuelo y Áreas Terminales que originan las prestaciones patrimoniales de carácter público a las que se refiere el Art. 68 de la Ley 1/2011.

No obstante, con objeto de suavizar el incremento de tarifas, se establece que a partir del año 2014 y durante un periodo de cinco años, para la obtención de los Ingresos Regulados Requeridos, se adicionará al resultado que arroje la fórmula descrita, los Gastos de Explotación generados por las actividades relacionadas con los precios privados de las Áreas Terminales y se deducirán así mismo, los Ingresos correspondientes a los precios privados derivados de dichas Áreas Terminales, afectados ambos por el coeficiente corrector K, que a continuación se detalla en función del año de aplicación:

Coeficiente corrector K

2014	2015	2016	2017	2018
80%	60%	40%	20%	0%

Dicho porcentaje, además de aplicarse a los gastos de explotación mencionados anteriormente, se tendrán en cuenta para el cálculo del coste de capital aplicándose a los Activos Netos, Deudas y Recursos Propios vinculados a los Ingresos por Precios Privados derivados de la explotación de las Áreas Terminales. A efectos de su aplicación, los ingresos, gastos, inversiones y demás partidas, generadas por actividades de expansión y desarrollo internacional son considerados y reciben el mismo tratamiento que las provenientes de las actividades comerciales fuera de terminal.

c) Ajuste por déficit. Si en los ejercicios 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018 el resultado de la aplicación de esta fórmula conduce a un incremento superior al 2,5 % en 2014, al 4,5 % en 2015, y al 5,5 % los tres años sucesivos, el incremento máximo a aplicar será el que resulte de aplicar tales porcentajes, recuperándose a lo largo de los cinco próximos ejercicios, el posible déficit producido, tanto durante estos ejercicios como en el de 2013, como consecuencia del incremento real que llegara a aplicarse. El déficit acumulado será capitalizado, desde el momento de su generación hasta el de su cobro efectivo, a una tasa equivalente al coste medio ponderado de capital antes de impuestos de Aena Aeropuertos, S.A.

Si durante el periodo contemplado en el párrafo anterior, 2014 a 2018, la aplicación de la fórmula arrojará en alguna anualidad un resultado inferior a los máximos establecidos, podrán aplicarse tales máximos al objeto de que Aena Aeropuertos, S.A. pueda recuperar desde ese momento el déficit en que hubiera venido incurriendo.

3. Con el fin de garantizar la eficiencia económica en la gestión de los aeropuertos, «Aena Aeropuertos, S.A.», directamente o a propuesta de sus sociedades filiales, podrá proponer para cada aeropuerto:

a) Coeficientes correctores.

b) Bonificaciones por incremento de pasajeros, frecuencias o rutas en las prestaciones patrimoniales públicas reguladas en el capítulo II. La aplicación de tales bonificaciones, en todo caso, deberá estar basada en criterios transparentes y objetivos y ser compatibles con las normas sobre competencia.

4. El Ministro de Fomento desarrollará, mediante orden, previo Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, los criterios generales que deben seguir las propuestas de coeficientes correctores y bonificaciones previstas en el apartado anterior teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) Garantizar la eficiencia económica en la gestión de los aeropuertos.

b) Máxima contribución posible de cada aeropuerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del aeropuerto

c) Autosuficiencia económica de cada Aeropuerto, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo

d) Garantizar la competencia efectiva entre aeropuertos sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las prestaciones incorporen la estructura de costes de cada Aeropuerto.

Tanto los coeficientes correctores como las bonificaciones propuestas se integrarán en la fórmula prevista en los apartados anteriores, no aceptándose aquellas propuestas de coeficientes correctores o bonificaciones que no garanticen a nivel global el porcentaje que resulte de la misma.

Los coeficientes correctores, que podrán oscilar entre el 1.30 y el 0.70, y las bonificaciones, que no superarán el 10 por ciento, se aplicarán a las cuantías unitarias de las prestaciones patrimoniales de carácter público definidas en los artículos anteriores. Los coeficientes correctores definitivos para cada aeropuerto y las bonificaciones que, en su caso, procedan se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Téngase en cuenta que este artículo se suprime por el art. 53.10 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre [Ref. BOE-A-2014-10517](#)., pero conservará su eficacia hasta la fecha de aplicación del primer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), según establece la disposición final 5.2 de la citada Ley.

CAPÍTULO IV

Procedimiento de transparencia, consulta y supervisión de determinadas tarifas aeroportuarias

Sección 1.ª Disposiciones comunes

Artículos 93 a 96.

(Suprimidos)

Sección 2.ª Transparencia, consulta y supervisión en relación a las prestaciones patrimoniales públicas de «Aena Aeropuertos, S.A.» y sus sociedades filiales

Artículo 97. *Ámbito del procedimiento de consulta y supervisión.*

(Suprimido)

Artículo 98. *Procedimiento de consulta.*

1. Al menos una vez al año y, en todo caso, en relación a cualquier propuesta sobre modificación o actualización de las prestaciones patrimoniales públicas, así como antes de la finalización de los planes relativos a nuevos proyectos de infraestructuras «Aena Aeropuertos, S.A.», previa audiencia a sus sociedades filiales, deberá llevar a cabo un periodo de consultas con las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos sometidos a su gestión y a la de sus sociedades filiales. Estas consultas versarán sobre el funcionamiento del sistema de prestaciones patrimoniales públicas, el nivel de dichas prestaciones y la calidad de los servicios prestados.

2. El periodo de consultas deberá tener lugar al menos cuatro meses antes del mes de mayo del ejercicio anterior a aquél en el que se pretendan actualizar o modificar las prestaciones.

Durante el periodo de consultas la sociedad estatal intentará alcanzar acuerdos con las asociaciones u organizaciones de compañías y, especialmente, suscribir el mayor número posible de acuerdos de calidad de servicios a los que se refiere el artículo 100.1.

Concluido el periodo de consultas, el consejo de administración de «Aena Aeropuertos, S.A.», aprobará la correspondiente propuesta de modificación o actualización de prestaciones patrimoniales públicas, dando traslado de la misma a la Autoridad Estatal de Supervisión y a las asociaciones u organizaciones de compañías aéreas y usuarios de los aeropuertos, a más tardar en el mes de mayo del ejercicio anterior a aquél en que pretenda aplicarse la modificación o actualización.

En esta propuesta, «Aena Aeropuertos, S.A.» deberá tomar en consideración los puntos de vista puestos de manifiesto por las compañías usuarias y justificar sus decisiones en caso de desacuerdo con las mismas. Del mismo modo, para la formulación de su propuesta deberán aplicar la fórmula referida en el artículo 92.

Téngase en cuenta que este artículo se suprime por el art. 53.10 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre [Ref. BOE-A-2014-10517](#)., pero conservará su eficacia hasta la fecha de aplicación del primer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), según establece la disposición final 5.2 de la citada Ley.

Artículo 99. *Información suministrada.*

(Suprimido)

Artículo 100. *Acuerdos sobre nivel de servicio y servicios personalizados.*

1. Durante el periodo de consultas, «Aena Aeropuertos, S.A.», previa audiencia a sus sociedades filiales, podrá negociar con las compañías aéreas usuarias, sus organizaciones o asociaciones representativas, un acuerdo sobre el nivel y calidad de servicio de los aeropuertos sometidos a su gestión y a la de sus sociedades filiales, de conformidad con el importe de prestaciones patrimoniales públicas.

2. «Aena Aeropuertos, S.A.» y sus sociedades filiales, a solicitud de las compañías aéreas usuarias de los aeropuertos, podrá ofrecer servicios personalizados voluntarios o terminales o partes de terminales especializadas.

La contraprestación que perciba la sociedad por estos servicios tendrá en todo caso la consideración de precios privados, pudiendo fijar libremente su importe en función de su coste o de cualquier otra justificación objetiva y transparente.

Si el número de compañías usuarias que deseen acceder a estos servicios personalizados es superior al que resulta posible debido a limitaciones de capacidad, el acceso se determinará en régimen de concurrencia sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Téngase en cuenta que este artículo se suprime por el art. 53.10 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre. [Ref. BOE-A-2014-10517](#)., pero conservará su eficacia hasta la fecha de aplicación del primer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), según establece la disposición final 5.2 de la citada Ley.

Artículo 101. *Supervisión de la propuesta de modificación o actualización.*

(Suprimido)

Sección 3.ª *Transparencia, consulta y supervisión en relación a las tarifas aeroportuarias de las sociedades concesionarias de servicios aeroportuarios*

Artículos 102 a 104.

(Suprimidos)

Sección 4.ª *Transparencia, consulta y supervisión en relación a las tarifas aeroportuarias de aeropuertos autonómicos y de titularidad privada*

Artículo 105. *Régimen de transparencia y supervisión.*

(Suprimido)

Disposición adicional primera. *Medios para la aplicación de la ley.*

1. Por el Gobierno y por los Ministerios y demás órganos administrativos competentes en cada caso se adoptarán las medidas precisas para adaptar las dotaciones presupuestarias, la estructura orgánica y la relación de puestos de trabajo de la Dirección General de Aviación Civil a las funciones que en esta ley se le encomiendan.

2. Los militares de carrera de la Escala Superior de Oficiales del Cuerpo General del Ejército del Aire que se encuentren en la situación de reserva regulada en el artículo 144 de la Ley 17/1999, de 18 de mayo, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas, podrán desempeñar los puestos de trabajo de inspección del personal aeronáutico en la Dirección General de Aviación Civil. La provisión de estos puestos se efectuará por el procedimiento que se establezca en la relación de puestos de trabajo de la citada Dirección General, y precisará en cada caso la previa conformidad del Ministerio de Defensa, siendo su régimen

retributivo el previsto en la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública y sus normas complementarias.

Mediante norma reglamentaria se establecerán los requisitos específicos que deberá reunir dicho personal para desempeñar tales puestos de trabajo.

Disposición adicional segunda. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

El artículo 58 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 58.

Para el ejercicio de funciones, en vuelo o en tierra, en el ámbito de la aviación civil, que afecten al control del espacio aéreo, al tránsito y al transporte aéreo, será necesario estar en posesión de un título, licencia, autorización o certificado que faculte específicamente para ejercer esas funciones.

Las condiciones para su obtención y las atribuciones, obligaciones y responsabilidades de sus titulares se determinarán de acuerdo con las normas del Derecho comunitario europeo, los tratados, convenios internacionales y normas de organismos internacionales de los que el Estado español sea parte y con lo dispuesto en esta ley y en sus normas de desarrollo.

En todo caso, quienes ejerzan funciones o tengan responsabilidades vinculadas al control del espacio aéreo y a la seguridad del tránsito y del transporte aéreos, tanto en vuelo como en tierra, no podrán, sin causa justificada, abandonarlas o renunciar a su ejercicio en tanto no sean debidamente relevados o sustituidos.

En el ámbito de la aviación militar, el Ministerio de Defensa determinará la titulación necesaria para el ejercicio de las funciones técnicas de la navegación aérea».

Disposición adicional tercera. *Modificación de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.*

El artículo 87 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 87. *Procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido.*

Uno. Mediante circular aeronáutica se fijarán los procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido que las aeronaves civiles deberán seguir, en las fases de despegue y ascenso, en las de aproximación y aterrizaje y durante las fases previas y posteriores al vuelo en los aeropuertos.

Lo previsto en tales procedimientos será exigible una vez publicada oficialmente la circular aeronáutica que los apruebe y, además, tras que hayan sido hechos públicos en las publicaciones de información aeronáutica previstas en las normas reguladoras de la circulación aérea.

Dos. Asimismo, en el pilotaje de aeronaves civiles deberán respetarse los procedimientos a que se refiere el apartado anterior.

Tres. Los procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido aprobados específicamente para cada aeropuerto, deberán tener en cuenta los elementos con trascendencia acústica, las características físicas y de configuración del aeropuerto, el equipamiento de las ayudas a la navegación que soporten el guiado de los aviones y las características y limitaciones de los aviones afectados. Mediante dichos procedimientos podrán determinarse:

- a) Las restricciones temporales de utilización del aeropuerto.
- b) Las restricciones a la operación de aeronaves con base en la categoría acústica o niveles de ruido de las mismas.
- c) Las restricciones de uso de las distintas rutas establecidas de aproximación o salida, en función de las características y equipamiento de las aeronaves.

- d) Las restricciones de sobrevuelo o de altitud en zonas de especial sensibilidad acústica.
- e) Las restricciones a la utilización de reversa cuando no resulte justificado por razones de seguridad.
- f) Las restricciones por razón de horario o situación al uso de las unidades auxiliares de potencia.
- g) Las restricciones para la realización de pruebas de motores.
- h) Los niveles máximos de ruido establecidos en puntos de las trayectorias o cercanos al aeropuerto.
- i) Las desviaciones máximas permitidas respecto de las rutas en las que se presten servicios de tránsito aéreo definidas para cada maniobra, incluyendo las alturas a partir de las cuales se podrán permitir desviaciones mayores.
- j) Los métodos de abatimiento del ruido que requieran una combinación de medidas que afecten a las actuaciones del avión, como el uso de dispositivos hipersustentadores de borde de salida (flaps), potencias reducidas, pendientes de ascenso y otras, tendentes a disminuir el ruido, dentro de los límites que permitan los manuales de vuelo de las aeronaves afectadas.

Cuatro. En todo caso deberán respetarse las limitaciones establecidas por las disposiciones vigentes sobre el uso de aviones de reacción subsónicos.»

Disposición adicional cuarta. *Colaboración técnica.*

El Ministerio de Fomento podrá encargar a organismos públicos y a sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica de carácter técnico o especializado distintas de las previstas en el apartado 2 del artículo 5.

Disposición adicional quinta. *Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA).*

La Comisión a la que se refiere el artículo 6 de esta ley será la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA) creada por Orden de la Presidencia del Gobierno de 8 de noviembre de 1979, por la que se crea, con carácter permanente, la Comisión Interministerial prevista en el artículo 6.º del Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones en materia de aviación. En lo sucesivo, esta Comisión se denominará Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento.

Disposición adicional sexta.

Las actuaciones específicas de inspección en materia de medicina aeronáutica que realice la Dirección General de Aviación Civil serán efectuadas por equipos de los que formará parte necesariamente personal sanitario, cualquiera que sea la naturaleza jurídica de la relación de empleo, dependiente de dicho órgano.

Disposición adicional séptima.

El Gobierno, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, a propuesta del Ministerio de Fomento y oídas las organizaciones representativas de los sectores sociales afectados, regulará los requisitos de las aeronaves, productos, componentes, equipos aeronáuticos, sistemas aeroportuarios y de navegación, así como de los servicios, y actividades de la aviación civil, en orden a garantizar la seguridad y acceso de los pasajeros y usuarios que, por motivos de discapacidad o edad, presenten limitaciones de movilidad o comunicación.

Dicha regulación se inspirará en los principios de no discriminación, compensación de desventajas, acceso universal y diseño para todos, incorporando las reglas y recomendaciones adoptadas por los organismos internacionales en dicha materia.

Disposición adicional octava.

La ordenación de los requisitos de formación y experiencia exigidos para el ejercicio profesional de actividades aeronáuticas se acomodará, en todo caso, a las reglas establecidas por las normas del Derecho comunitario europeo.

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno elaborará un proyecto de ley en el que se determinarán las equivalencias académicas de los títulos, licencias, diplomas o certificados que habilitan para el ejercicio de las funciones propias del personal aeronáutico.

Disposición adicional novena. *Protocolo de colaboración en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes de la aviación civil.*

El Gobierno, previo informe del Consejo General del Poder Judicial y del Ministerio Fiscal, elaborará un Protocolo de actuación de las autoridades judiciales y del Ministerio Fiscal en los casos en los que éstos deban cooperar o coordinarse con otras autoridades en el curso de la investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil.

Disposición adicional décima. *Régimen y clasificación de instalaciones aeroportuarias.*

El régimen y clasificación de los aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas que figuran en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil, se mantiene vigente. Los derechos y obligaciones que figuran en el mismo, relativos al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), serán asumidos, en lo que le corresponda, por «Aena Aeropuertos S.A.»

Disposición adicional undécima. *Bases aéreas militares abiertas al tráfico civil y aeródromos de utilización conjunta civil y militar.*

En las bases aéreas militares abiertas al tráfico civil y en los aeródromos de utilización conjunta civil y militar donde la prestación de servicios de navegación aérea sea competencia del Ministerio de Defensa, se celebrará un convenio entre «Aena Aeropuertos S.A.» y el Ministerio de Defensa en el que se determinen los costes que la sociedad pública ha de compensar, en su caso, al Departamento Ministerial por los servicios que éste preste al tráfico civil, pudiendo acordarse los mecanismos compensatorios que se estimen pertinentes y, preferentemente, por vía de mantenimiento de los servicios e instalaciones militares de uso conjunto civil y militar.

Disposición adicional duodécima. *Tasa de aproximación.*

De conformidad con lo previsto en la disposición adicional quinta de la Ley 9/2010, de 14 de abril, operada la integración de los costes por los servicios de control de tránsito de aeródromo en las prestaciones a percibir por «Aena Aeropuertos, S.A.» en los términos previstos en la presente Ley, el resto de los servicios relacionados con la llegada y salida de aeronaves a los aeropuertos incluidos en la Tasa de Aproximación regulada en el artículo 22 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, y sus posteriores modificaciones, seguirán retribuyéndose a la entidad pública empresarial AENA a través de la citada tasa, a cuyo efecto las cuantías unitarias de la misma quedarán reducidas en un 90%.

Disposición adicional decimotercera. *Régimen jurídico del personal laboral de Aena.*

La negociación colectiva, la contratación y el régimen jurídico del personal laboral de la Entidad Pública Empresarial Aena que no tenga la condición de controlador de tránsito aéreo será el legalmente establecido para el personal de Aena Aeropuertos, S.A.

Disposición adicional decimocuarta. *Procedimientos en materia de tarifas aeroportuarias.*

(Suprimida)

Disposición adicional decimoquinta. *Consulta sobre tarifas aeroportuarias.*

(Suprimida)

Disposición adicional decimosexta. *Tasa de seguridad aérea.*

1. Se crea la tasa de seguridad aérea que se regirá por esta ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en la Ley 8/1989, de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa de seguridad aérea la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea.

3. Estarán obligados al pago de la tasa, en su condición de sujetos pasivos contribuyentes, los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar el vuelo y el destino del mismo. A estos efectos, tendrán la consideración de pasajeros aquellas personas que sean transportadas en calidad de viajeros como consecuencia de un contrato de transporte o de arrendamiento. Serán sujetos pasivos sustitutos, el particular, Administraciones, organismos o compañía aérea transportista, con quien el pasajero hubiera contratado el transporte o arrendamiento.

4. La tasa no se aplicará al transporte de viajeros en aeronaves de Estado españolas o al servicio de las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, o en aeronaves de Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

5. La tasa no se exigirá al transporte de viajeros cuando éstos hubiesen adquirido el título de transporte en fecha anterior a la entrada en vigor de dicha tasa, con independencia de la fecha en que se realice dicho transporte.

6. La tasa se devengará en el momento del embarque del pasajero y se liquidará por el sujeto pasivo sustituto al gestor aeroportuario con antelación a la salida de la aeronave que transporte al pasajero, o, cuando así se acuerde por el gestor aeroportuario con la aprobación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dentro de los primeros diez días de cada mes con referencia a los devengos producidos en el mes anterior.

7. Las cantidades percibidas por el gestor aeroportuario por esta tasa serán ingresadas por éste mensualmente, y siempre dentro de los quince primeros días naturales, mediante transferencia directa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La cantidad a transferir cada mes (M) será la suma de todos los importes de los derechos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea efectivamente cobrados por el gestor aeroportuario durante el mes anterior (M-1). Dicha cantidad incluirá tanto los importes facturados y percibidos por el gestor aeroportuario correspondientes a las tasas devengadas en el mes inmediato anterior (M-1), como los importes correspondientes a lo efectivamente cobrado en dicho mes por la facturación correspondiente a meses anteriores que no se hubiera satisfecho en el mes de devengo, incluyendo, en su caso, la parte proporcional de los posibles intereses por demora en el pago.

Junto a la liquidación mensual correspondiente, el gestor aeroportuario remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una certificación en la que se desglose la cantidad ingresada por el sujeto obligado al pago y por fecha de devengo de la tasa, así como el número de pasajeros embarcados en el mes inmediato anterior.

8. La cuantía de esta tasa será de 0,579885 euros por pasajero de salida.

9. Se aplicará a la cuantía de esta tasa las reducciones previstas en el artículo 78.3 para la prestación patrimonial pública de seguridad aeroportuaria devengada en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.

10. La gestión y cobro de la tasa corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con la colaboración del gestor aeroportuario en los términos establecidos en el apartado 7.

11. El importe íntegro de lo recaudado por esta tasa formará parte del presupuesto de ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Disposición adicional decimoséptima. *Prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias.*

1. La prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias retribuye al Coordinador y facilitador de franjas horarias designado por el Ministerio de Fomento (en adelante Coordinador) por los servicios prestados a los gestores aeroportuarios y a los operadores aéreos en la asignación de franjas horarias en los aeropuertos coordinados y en el asesoramiento o recomendación de horarios en los aeropuertos facilitados.

2. Están obligados al pago de esta prestación los gestores de los aeropuertos españoles designados como coordinados o facilitados y los operadores aéreos que dispongan de franjas horarias asignadas u horarios facilitados en dichos aeropuertos en la programación final de cada mes natural.

Están exentos del pago de esta prestación los operadores aéreos que para una temporada de programación, verano o invierno, en un aeropuerto coordinado o facilitado concreto, dispongan de un máximo de 10 franjas horarias o 10 horarios facilitados.

3. El importe de la prestación, "P", es resultado de aplicar la siguiente fórmula:

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

Donde:

"q", es la cuantía unitaria de 0,85 € por franja horaria asignada y 0,43 € por horario facilitado.

y "m":

a) Para cada gestor aeroportuario, el conjunto de franjas horarias asignadas u horarios facilitados en el correspondiente aeropuerto en la programación final de cada mes natural, conforme al registro del Coordinador.

b) Para cada operador aéreo, el número total de franjas horarias asignadas u horarios facilitados de que dispongan en la programación final de cada mes natural, conforme al registro del Coordinador.

4. El devengo de la prestación se producirá por meses vencidos. En el plazo de los 15 días siguientes al devengo de la prestación se procederá a su liquidación y pago.

En los casos en los que el operador aéreo disponga de un máximo de 10 franjas horarias asignadas o 10 horarios facilitados en un mes natural y en un aeropuerto concreto, el devengo de la prestación se producirá por mes vencido, el primero en el que la cifra acumulada supere las 10 franjas horarias u horarios facilitados desde la última liquidación efectuada para la correspondiente temporada de programación.

En cualquier caso, al término de cada temporada de programación, y dentro de los 15 días siguientes a su finalización, se procederá a la liquidación del importe de la prestación patrimonial pública que hubiera quedado pendiente.

5. La gestión, liquidación y cobro de esta prestación corresponde al Coordinador que podrá utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Frente a los actos de gestión, liquidación y cobro de las prestaciones patrimoniales de carácter público dictados por el Coordinador procederá la interposición de reclamación económico-administrativa de acuerdo con el régimen jurídico establecido en el artículo 69, apartados 3 y 4, letra, a), de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea velará por la correcta gestión de estos ingresos.

Sin perjuicio de lo anterior, el gestor aeroportuario, en su caso previa suscripción de los acuerdos que correspondan, colaborará en la gestión de la prestación patrimonial pública recaudando de los operadores aéreos los importes devengados.

El gestor aeroportuario ingresará al Coordinador los importes recaudados de los operadores aéreos y el correspondiente a la prestación patrimonial pública a cuyo pago está obligado, en los cinco días laborables siguientes a la fecha límite de liquidación de la prestación prevista en el apartado 4.

6. El gestor aeroportuario y el Coordinador suscribirán, en el plazo de seis meses desde el inicio efectivo de las funciones del Coordinador, los acuerdos necesarios para la gestión y

el cobro de la prestación patrimonial pública en aquellos casos en los que la coordinación de franjas horarias se haya de efectuar fuera del horario de oficina del Coordinador.

7. La prestación patrimonial pública será exigible desde el inicio efectivo de las funciones del Coordinador y, en los casos contemplados en el apartado 6, una vez transcurrido el plazo para la suscripción de los acuerdos previstos en dicho apartado.

Disposición adicional decimoctava. *Propuesta de actualización y modificación de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias.*

1. La propuesta de actualización o modificación de la prestación patrimonial pública de asignación de franjas horarias se elaborará por la Dirección General de Aviación Civil para su incorporación al correspondiente anteproyecto de ley, previa iniciativa del Coordinador e informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según el procedimiento previsto en esta disposición.

2. La iniciativa de la modificación o actualización corresponde al Coordinador que, con antelación mínima de cuatro meses respecto de la fecha de iniciación de la tramitación del anteproyecto de ley en que deba incorporarse la propuesta, la remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La iniciativa del Coordinador deberá garantizar su suficiencia financiera y repercutirá los costes de la gestión, en función de los servicios efectivamente prestados, equitativamente entre gestores aeroportuarios y operadores aéreos, sin distinción alguna por su pertenencia o no al coordinador.

La iniciativa deberá contener el presupuesto de ingresos y gastos previstos para el ejercicio siguiente con el desglose de los medios humanos, de explotación, así como cualquier otro coste directo o indirecto imputable, las estimaciones sobre programación de franjas horarias y horarios autorizados para dicho ejercicio y el importe de la actualización o modificación que se propone.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea informará la propuesta del Coordinador en el ejercicio de las funciones de supervisión económica y remitirá dicho informe, junto con la propuesta del Coordinador, a la Dirección General de Aviación Civil en el plazo de tres meses desde la recepción de la propuesta.

Disposición adicional decimonovena. *Silencio administrativo negativo.*

1. Por razones imperiosas de interés general relativas a la seguridad aérea, se entenderán incluidos en la excepción prevista en el artículo 43.1 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común los procedimientos sobre autorización de operaciones aéreas y uso de espacio aéreo y sobre operaciones especiales.

2. Por razones imperiosas de interés general en materia de seguridad, transcurrido el plazo máximo para notificar la resolución en los procedimientos de autorización de las operaciones y actividades realizadas por aeronaves pilotadas a control remoto sin que haya recaído resolución expresa, las autorizaciones solicitadas deberán entenderse denegadas por silencio administrativo.

Disposición transitoria primera. *Tasas aeroportuarias.*

1. Hasta que «Aena Aeropuertos, S.A.» ejerza de manera efectiva sus funciones y obligaciones continuarán en vigor las tasas aeroportuarias actualmente existentes que se seguirán cobrando por la entidad pública empresarial AENA.

2. Una vez que la sociedad ejerza de manera efectiva sus funciones y obligaciones se estará a lo señalado en el título VI de esta Ley. No obstante, durante el ejercicio 2011 la contraprestación por salida de pasajeros en los aeropuertos de Tenerife Sur, Gran Canaria, Palma de Mallorca y Girona se mantendrá en las cuantías fijadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2011. Asimismo, durante dicho ejercicio «Aena Aeropuertos, S.A.» se hará cargo de las subvenciones establecidas respecto a las tasas aeroportuarias de la citada Ley.

3. En el año 2012 las cuantías de las prestaciones establecidas en la presente Ley se actualizarán en los términos previstos en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio.

Disposición transitoria segunda. *Autoridad Estatal de Supervisión.*

Hasta que se produzca la designación de la Autoridad Estatal de Supervisión prevista en el artículo 96 las funciones atribuidas a dicha autoridad serán ejercidas por la Dirección General de Aviación Civil que contará, para ello, con el soporte técnico de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y los medios necesarios para actuar como autoridad de supervisión independiente.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta norma se llevará a cabo la designación de la Autoridad Estatal de Supervisión prevista en el artículo 96, previo desarrollo reglamentario de su organización y funcionamiento.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley y, en particular las siguientes:

- a) El artículo 8, el párrafo primero del artículo 32 y los artículos 152 a 159 del capítulo XIX de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- b) Los artículos 3, 4, 5 y 6 del Real Decreto Ley 15/2001, de 2 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes en materia de transporte aéreo.
- c) Los artículos 1, 2 y 13, el apartado 2 del 6 y el apartado 1 del artículo 3 del Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones en materia de aviación.
- d) Los artículos 88, 89, 90 y 91 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, y el artículo 64 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

Los preceptos contenidos en esta ley se dictan al amparo de las competencias atribuidas con carácter exclusivo al Estado en el artículo 149.1.4.^a y 20.^a de la Constitución.

Disposición final segunda. *Actualización de la cuantía de las sanciones.*

Se autoriza al Gobierno para actualizar, mediante real decreto, el importe de las sanciones económicas previstas en esta ley.

Disposición final segunda bis. *Revisión de la fórmula para la actualización de las cuantías de las prestaciones patrimoniales públicas.*

La Autoridad Estatal de Supervisión a que se refiere el artículo 96, en el plazo de cinco años desde la entrada en vigor de la Ley por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, elaborará una propuesta de revisión de los valores establecidos en la fórmula descrita en el artículo 92.

En particular, para la propuesta de revisión de la Prima de Riesgo del Mercado, PRM, el regulador tendrá en cuenta el método de estimación estadística del exceso de rentabilidad observada en el mercado bursátil español respecto al activo libre de riesgo. Por su parte, para la propuesta de revisión de la Beta de los activos, β_u , la Autoridad Estatal de Supervisión tendrá en cuenta el método de los comparadores, consistente en estimar el coeficiente beta medio de una muestra de empresas cotizadas que realizan actividades similares y que operan en un entorno regulatorio similar al de las actividades reguladas en el sector aeroportuario español.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

El Gobierno dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta ley, determinará el régimen particular aplicable a la operación de las aeronaves de Estado no militares y estará facultado, asimismo, para adecuar las definiciones de accidente, incidente grave e incidente de aviación civil a las que se establezcan en las normas internacionales y comunitarias reguladoras de la investigación técnica de los sucesos aéreos.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta Ley entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto, Mando a todos los españoles ; particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 7 de julio de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
JOSÉ MARÍA AZNAR LÓPEZ

INFORMACIÓN RELACIONADA

- Téngase en cuenta que la sociedad mercantil estatal «Aena Aeropuertos, S.A.», creada en virtud de lo previsto en el artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, pasa a denominarse Aena, S.A., según establece el art. 18 del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio. [Ref. BOE-A-2014-7064](#).
- Las menciones hechas a la Autoridad Estatal de Supervisión deben entenderse efectuadas a la Comisión de Regulación Económica Aeroportuaria, según establece la disposición adicional 2 del Real Decreto-ley 11/2011, de 26 de agosto. [Ref. BOE-A-2011-14221](#).

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es