

gestión de las Cuentas de Depósitos y Consignaciones Judiciales serán de aplicación a la entidad que en el momento de la entrada en vigor de este real decreto venga prestando el servicio, en tanto en cuanto dichas obligaciones no supongan modificación o alteración de lo pactado y ello durante toda la vigencia del contrato.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto y expresamente el Real Decreto 34/1988, de 21 de enero, por el que se regulan los pagos, depósitos y consignaciones judiciales, y la Orden Ministerial de 5 de junio de 1992, por la que se desarrolla el Real Decreto 34/1988, de 21 de enero.

Disposición final primera. Facultades de desarrollo y ejecución.

Se autoriza a los titulares de los Ministerios de Justicia y de Economía y Hacienda para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las normas que sean necesarias para el desarrollo y ejecución de lo establecido en este real decreto.

Disposición final segunda. Modelos de formularios.

1. El Ministerio de Justicia aprobará, mediante orden, los modelos de formularios de ingreso, de mandamientos de pago y de órdenes de transferencia, así como los requisitos que éstas han de reunir para su correcta recepción, y de cuantos instrumentos de pago puedan ser admisibles en el futuro.

2. En tanto no sean aprobados los nuevos modelos de formularios, tendrán validez y podrán usarse los actualmente vigentes.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor a los dos meses desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 21 de abril de 2006.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Justicia,
JUAN FERNANDO LÓPEZ AGUILAR

MINISTERIO DE FOMENTO

8346

REAL DECRETO 547/2006, de 5 de mayo, relativo a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio español.

La Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad, establece criterios comunes para la aplicación armonizada de las normas internacionales de seguridad, y para los procedimientos de inspección en pista de las referidas aeronaves, así como medidas de inmovilización en tierra, cuando sean detectadas deficiencias graves para la seguridad. También la creación de mecanismos de cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros para intercambiar información en esta materia.

La Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, ha establecido el régimen jurídico general de la inspección aeronáutica, con la finalidad de preservar la seguridad, el orden y la fluidez del tráfico y del transporte aéreo, de acuerdo con los principios y normas de Derecho internacional reguladoras de la aviación civil.

En desarrollo de la citada Ley de seguridad aérea, este real decreto tiene por objeto incorporar al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2004/36/CE, para regular la inspección en pista aplicable a las aeronaves de terceros países que aterricen en los aeropuertos y otros aeródromos españoles, con el fin de velar por el cumplimiento, entre otras, de las normas internacionales sobre seguridad aérea que recogen los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago, el 7 de diciembre de 1944.

Este real decreto establece medidas en relación con la inspección de la seguridad operacional de las aeronaves de terceros países y por tanto queda englobado en la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^a de la Constitución en materia de tránsito y transporte aéreo.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de mayo de 2006,

D I S P O N G O :

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Este real decreto tiene por objeto regular las inspecciones en pista de las aeronaves civiles de terceros países que aterricen en aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio español, con el fin de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil.

2. Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación directa a las inspecciones en pista a que se refiere el apartado anterior, sin perjuicio de cualesquier otras que lleve a cabo la autoridad aeronáutica, o de las medidas que deba adoptar conforme a la legislación vigente sobre seguridad aérea.

3. Quedan excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto las aeronaves adscritas a la defensa, las aeronaves de Estado no militares y las aeronaves de una masa máxima de despegue inferior a 5.700 kg que no se dediquen a actividades comerciales de transporte aéreo.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de lo dispuesto en este real decreto se entenderá por:

a) «Aeródromo»: área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

b) «Inmovilización en tierra»: la prohibición formal de que una aeronave abandone un aeropuerto u otro aeródromo, y la adopción de las medidas necesarias para inmovilizarla.

c) «Normas internacionales de seguridad»: las normas de seguridad que figuran en el Convenio de Chicago y en sus anexos, en la versión vigente en el momento de la inspección.

d) «Inspección en pista»: el examen de las aeronaves de terceros países de conformidad con lo establecido en este real decreto que se efectúen dentro del recinto aeroportuario.

e) «Aeronaves de terceros países»: las aeronaves que no sean utilizadas u operadas bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 3. Autoridad competente.

La inspección en pista de aeronaves de terceros países que aterricen en los aeropuertos y otros aeródromos situados en territorio nacional, corresponde a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento de acuerdo con lo establecido en la, de seguridad aérea y en sus normas de desarrollo.

Artículo 4. Procedimiento de inspección en pista de aeronaves de terceros países.

1. El procedimiento para la realización de las inspecciones en pista a las aeronaves de terceros países se ajustará a lo establecido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea y sus normas de desarrollo.

El ámbito de actuación de dichas inspecciones podrá abarcar las funciones enumeradas en el artículo 22.1 de la citada Ley, con sujeción en todo caso a lo dispuesto en el anexo.

2. Las inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países se realizarán siempre que existan indicios fundados de infracción de las normas internacionales de seguridad, y en particular por las causas siguientes:

a) Cuando se haya recibido información fidedigna sobre las malas condiciones de mantenimiento de las aeronaves, o bien, presenten daños o defectos evidentes.

b) Cuando se disponga de información fidedigna de que han realizado, desde su entrada en el espacio aéreo de un Estado miembro de la Unión Europea, maniobras anormales que susciten grave preocupación sobre su seguridad.

c) Cuando una inspección previa en pista haya desvelado deficiencias que permitan suponer que la aeronave no cumple las normas internacionales de seguridad, y la autoridad aeronáutica deduzca que las deficiencias no han sido corregidas.

d) Cuando las aeronaves estén registradas en países cuyas autoridades competentes no ejerzan una adecuada supervisión de seguridad.

e) Cuando existan indicios reales de que el operador de la aeronave incumple las normas internacionales, en virtud de la información obtenida conforme al artículo 6, o cuando, anteriormente, una aeronave utilizada por el mismo operador haya mostrado deficiencias en una inspección en pista.

3. Las inspecciones en pista se realizarán en aplicación de los planes de inspección o en virtud de las órdenes específicas de actuación adoptadas por la Dirección General de Aviación Civil. En ambos supuestos se podrán incluir sistemas de muestreo que en ningún caso se inspirarán en criterios discriminatorios, estando orientados estrictamente a la seguridad aérea.

4. El resultado de las inspecciones en pista se documentará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, y sus normas de desarrollo, y deberá incluir como mínimo los datos que figuran en los impresos normalizados por la normativa comunitaria.

5. La documentación acreditativa del resultado de las inspecciones en pista se entregará al comandante de la aeronave o a un representante del operador de la aeronave y, en caso de constatación de anomalías significativas, también se informará al operador de la aeronave y a las autoridades aeronáuticas afectadas.

6. Cuando se realice una inspección en pista al amparo de lo dispuesto en este real decreto, el personal que lleve a cabo la actuación inspectora hará todo lo posible para evitar demoras excesivas de la aeronave sometida a inspección.

Las consecuencias derivadas de la paralización de la aeronave en tanto se llevan a cabo las actuaciones de inspección previstas en este reglamento serán asumidas por la compañía operadora, que en todo caso prestará la debida asistencia a los pasajeros o usuarios por las demoras que se produzcan.

Artículo 5. Inmovilización en tierra de una aeronave.

1. El operador de una aeronave deberá adoptar cuantas medidas sean precisas para rectificar, antes de la salida del vuelo, las deficiencias advertidas por el personal de inspección, cuando el incumplimiento de las normas internacionales de seguridad constituya un riesgo manifiesto para la seguridad aérea.

2. Si la Dirección General de Aviación Civil constata que no se han ejecutado debidamente las medidas correctoras antes de la salida del vuelo y que la aeronave incumple las normas internacionales de seguridad de forma que implique un riesgo cierto y grave para la seguridad aérea, podrá decretar la inmovilización de la aeronave de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 30 de la Ley 21/2003, e informará inmediatamente a la autoridad aeronáutica de la que dependa el operador de que se trate y del Estado en que esté registrada la aeronave.

3. Asimismo la Dirección General de Aviación Civil podrá acordar, en colaboración con el Estado responsable de la explotación de la aeronave en cuestión o el Estado en que esté registrada la aeronave, las condiciones necesarias en las que se podrá autorizar a la aeronave a volar a un aeropuerto u otro aeródromo en el que las deficiencias puedan ser corregidas.

Si la deficiencia afectara a la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, la inmovilización sólo podrá levantarse cuando el operador cuente con la autorización del Estado o Estados que vayan a ser sobrevolados durante ese vuelo.

Artículo 6. Recogida de información.

1. La Dirección General de Aviación Civil establecerá un sistema de recogida y tratamiento de la información útil para el cumplimiento de lo dispuesto en este real decreto. Este sistema deberá ser compatible con las normas y procedimientos que, en su caso, adopte la Unión Europea e incluirá, al menos, los siguientes elementos:

a) Información importante en materia de seguridad que se encuentre disponible, en particular, a partir de:

1.º Notificaciones de los pilotos.

2.º Notificaciones de las entidades de mantenimiento.

3.º Notificaciones de incidentes.

4.º Notificaciones de otras organizaciones independientes de las autoridades competentes de los Estados miembros.

5.º Reclamaciones.

b) Información sobre medidas adoptadas tras una inspección en pista, como:

1.º Inmovilización en tierra de la aeronave.

2.º Prohibición de la aeronave o del operador de operar en el Estado español.

3.º Necesidad de medidas correctoras.

4.º Contactos con la autoridad competente del operador.

c) Información de seguimiento relativa al operador, como:

1.º Medidas correctoras aplicadas.

2.º Repetición de anomalías.

2. La recopilación de la información prevista en este artículo se llevará a cabo a través de informes normalizados que incluirán necesariamente los datos que figuran en los impresos normalizados recogidos en la normativa comunitaria.

Artículo 7. *Intercambio de información.*

1. La Dirección General de Aviación Civil colaborará en el intercambio de información previsto en el artículo 5.1 de la Directiva 2004/36/CE, con las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros de la Unión Europea.

2. Asimismo, la Dirección General de Aviación Civil habilitará los medios necesarios para poner a disposición de la Comisión Europea, sin demora, y cuando así lo soliciten, de la Agencia de Seguridad Aérea y de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, todos los informes a que se refiere el artículo 6.2 y los documentos de inspección en pista mencionados en el artículo 4.5.

3. Siempre que de un informe normalizado se deduzca la existencia de un riesgo potencial en materia de seguridad, o que los documentos de inspección en pista practicada en un aeropuerto o aeródromo español, revelen que una aeronave no cumple las normas internacionales de seguridad y pueda suponer un riesgo, tales documentos serán comunicados, sin demora, por la Dirección General de Aviación Civil a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Comisión Europea.

Artículo 8. *Protección y difusión de la información.*

1. La Dirección General de Aviación Civil adoptará las medidas necesarias para asegurar el tratamiento confidencial, y el buen uso de la información que reciba e intercambie en aplicación del artículo 7.

2. La difusión de esta información se realizará exclusivamente con arreglo a los siguientes criterios:

a) Solo podrá utilizarse para los fines previstos en este real decreto.

b) Podrán acceder a dicha información la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Aérea y las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros.

c) Solo se autorizará una difusión limitada cuando sea necesario para garantizar la seguridad aérea, o cuando así lo disponga expresamente una ley.

3. El personal dependiente de la Dirección General de Aviación Civil que acceda a la información no podrá revelar, en ningún caso, los datos identificativos de las personas que faciliten voluntariamente información sobre deficiencias de las aeronaves.

Artículo 9. *Medidas para mejorar la seguridad y medidas de aplicación.*

La Dirección General de Aviación Civil informará a la Comisión Europea acerca de las medidas operativas adoptadas para la aplicación de las disposiciones de los artículos 4, 6 y 7.

Disposición adicional única. *Aprobación de modelos normalizados.*

El Director General de Aviación Civil aprobará los modelos de la documentación relativa a las inspecciones en pista, prevista en los artículos 4.5 y 6.2.

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Incorporación del derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.^º de la Constitución en materia de tránsito y transporte aéreo.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

El Ministro de Fomento dictará las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 5 de mayo de 2006.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

Anexo

1. La inspección en pista deberá incluir la totalidad o una parte de los aspectos siguientes, en función del tiempo disponible:

a) Comprobación de la existencia y validez de los documentos necesarios para vuelos internacionales, como certificado de matrícula, diario de a bordo, certificado de aeronavegabilidad, licencias de los miembros de la tripulación, licencia de la estación de radio, lista de pasajeros y manifiesto de carga;

b) Comprobación de que la composición y cualificación de la tripulación de vuelo cumplen los requisitos del Anexo 1 y el Anexo 6 del Convenio de Chicago (Anexos OACI);

c) Comprobación de la documentación operativa (datos del vuelo, plan operativo de vuelo, diario técnico) y de la preparación de vuelo necesarias para demostrar que el vuelo se ha preparado de acuerdo con el Anexo 6 de la OACI;

d) Comprobación de la existencia y estado de los dispositivos requeridos para la navegación internacional, de acuerdo con el Anexo 6 de la OACI:

1.º Certificado de Operador Aéreo.

2.º Certificado ruido y emisiones.

3.º Manual de operaciones (incluida la lista de equipo mínimo) y manual de vuelo.

4.º Equipo de seguridad.

5.º Equipo de seguridad de la cabina.

6.º Equipo necesario para el vuelo de que se trate, incluido equipo de radiocomunicación y radionavegación.

7.º Registradores de datos de vuelo.

e) Comprobación de que las condiciones de la aeronave y su equipo (incluidos daños y reparaciones) garantizan el cumplimiento de las normas del Anexo 8 de la OACI.

2. Tras la inspección en pista deberá elaborarse la documentación correspondiente que deberá incluir la

información general contenida en el impreso del Anexo II de la Directiva 2004/36/CE de 21 de abril relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la comunidad.

Asimismo, en la mencionada documentación se incluirá una relación de los elementos comprobados junto con una indicación de las deficiencias halladas en cada uno de dichos elementos y cualquier observación específica que se considere necesaria.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

8347 *REAL DECRETO 550/2006, de 5 de mayo, por el que se designa la autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y se determina la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.*

Las organizaciones internacionales competentes en seguridad aérea, y en particular la Unión Europea, han establecido nuevos requisitos de carácter común, que introducen un nuevo esquema de responsabilidad y garantías de seguridad con carácter supranacional.

En consecuencia, el marco organizativo de la seguridad de la aviación civil, frente a actos de interferencia ilícita, ha sido rebasado tanto por las reformas administrativas acaecidas desde su establecimiento como por las nuevas exigencias derivadas del salto cualitativo en las amenazas sobre el transporte aéreo.

Así, el Reglamento (CE) 2320/2002, del Parlamento y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil, en su artículo 5.2, requiere a cada Estado miembro la designación de una autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento de la aplicación de su programa nacional de seguridad para la aviación civil. Por su parte, el artículo 3 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, determina que el Gobierno designará los órganos competentes para la evaluación, seguimiento y ejecución del citado Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

Este real decreto tiene por objeto la designación de una autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento de la aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil aprobado por el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006.

Asimismo, los cambios experimentados en el ordenamiento jurídico español respecto a la seguridad en la aviación civil y en la organización administrativa, así como aquellos introducidos en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), requieren una adecuación de la composición y funciones del Comité Nacional de Seguridad Aeroportuaria creado por el Real Decreto 2502/1979, de 3 de agosto, que le asignaba la misión de fijar las directrices necesarias en todos los asuntos que se refieran a la seguridad aeroportuaria, del transporte aéreo y de todas las instalaciones que lo hacen posible.

Dada la pluralidad de órganos y entidades implicadas en la aplicación del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, procede derogar el citado Real Decreto 2502/1979 y establecer las competencias, funciones y estructura de funcionamiento del nuevo Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, como órgano

colegiado interministerial responsable de prestar el apoyo requerido por la autoridad competente antes señalada, a fin de que su funcionamiento se ajuste a las exigencias derivadas de los indicados cambios.

Finalmente, se estima necesario también regular las funciones de apoyo técnico y administrativo a dicho Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Asuntos Exteriores y de Cooperación, de Defensa, de Economía y Hacienda, del Interior, de Fomento y de Sanidad y Consumo, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión de 5 de mayo de 2006,

D I S P O N G O :

CAPÍTULO I

Autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil

Artículo 1. Designación de la autoridad competente.

1. El Secretario General de Transportes es el órgano de la Administración General del Estado competente, responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan en el ejercicio de sus funciones a los Ministerios de Defensa y del Interior.

2. La Dirección General de Aviación Civil, bajo la superior dirección del Secretario General de Transportes, desarrollará y coordinará los aspectos prácticos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, evaluará las necesidades y la documentación y, en general, auxiliará a la autoridad competente en todo lo que ésta le requiera en relación con el seguimiento y coordinación del citado programa, sin perjuicio de las competencias que cada autoridad ostente.

Artículo 2. Funciones de la autoridad competente.

1. Son funciones del Secretario General de Transportes como autoridad competente en relación con el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, las siguientes:

a) Proponer, seguir y evaluar el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

b) Garantizar el desarrollo y la ejecución de los Programas Nacionales de Control de Calidad y de Formación para reforzar la eficacia del cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

c) Establecer las directrices para la ejecución, coordinación y seguimiento de las actividades entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

d) Aprobar los programas de seguridad de los aeropuertos y de las compañías aéreas españolas, capaces de responder a las exigencias del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

e) Promover la revisión, cuando corresponda, de la política nacional general relativa a la seguridad de la aviación civil.

f) Promover la aplicación, en cada momento, de medidas preventivas proporcionales a los riesgos de actos contra la seguridad de la aviación civil.