

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

- 5166** *Reial decret 297/2013, de 26 d'abril, pel qual es modifica el Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, i pel qual es modifica el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.*

La Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, va establir el règim actualment vigent de les servituds aeronàutiques en els articles 51 a 54, desplegats pel Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, d'ara endavant el Decret, que va unificar en una sola disposició la normativa anterior relacionada amb aquestes servituds i, alhora, la va actualitzar de conformitat amb les normes de l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI).

Els quaranta anys transcorreguts des de la promulgació de la normativa actualment vigent en aquesta matèria han estat testimonis de nombrosos canvis, tecnològics i de tota mena, que s'han traduït en successives modificacions de les normes internacionals aplicables a la seguretat de la navegació aèria, recollida en relació amb els aeròdroms en el volum I de l'annex 14 del Conveni d'aviació civil internacional fet a Chicago el 7 de desembre de 1944.

Aquesta evolució de les normes internacionals no ha estat reflectida en la legislació espanyola sobre servituds aeronàutiques, que no ha evolucionat en aquest tema des de 1972, llevat de lleugeres modificacions introduïdes mitjançant el Decret 2490/1974, de 9 d'agost, pel qual es modifica l'article 30 del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques; el Reial decret 1541/2003, de 5 de desembre, pel qual es modifica el Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, i el Decret 1844/1975, de 10 de juliol, de servituds aeronàutiques en heliports, per regular excepcions als límits establerts per les superfícies limitadores d'obstacles al voltant d'aeroports i heliports; i el Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, pel qual es regula el procediment d'emissió dels informes previs al planejament d'infraestructures aeronàutiques, establiment, modificació i obertura al trànsit d'aeròdroms autonòmics, i es modifica el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i es regula la certificació dels aeroports de competència de l'Estat, el Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, i el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

El desfasament que hi ha entre la normativa actualment vigent i els estàndards i les recomanacions que estableix l'OACI, recollits ara pel dret espanyol mitjançant el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic, fa necessària una revisió que incorpori a la regulació de les servituds aeronàutiques les previsions necessàries per facilitar el compliment del que estableixen els convenis internacionals dels quals Espanya és signatària. En concret, les superfícies lliures d'obstacles que recull el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, en el capítol IV de les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic, no coincideixen plenament amb les que fins ara contenia el Decret, i es produeixen diferències que convé corregir per assegurar que els objectius i els fins de la figura de les servituds aeronàutiques es corresponen precisament amb les necessitats actuals de l'operació aeroportuària.

Aquesta adaptació a la normativa internacional juntament amb la incorporació i actualització de les característiques de nous sistemes aeronàutics exigeix la revisió d'alguns articles per ajustar-los a aquesta normativa i a les noves normes tècniques adoptades a Espanya.

D'altra banda, s'actualitzen les servituds de les instal·lacions radioelèctriques dels radiofars omnidireccionals VHF (VOR) i dels radars de vigilància per a un tipus particular d'obstacles, els aerogeneradors, així com la regulació del TACAN perquè tingui la mateixa protecció que el radiofar omnidireccional VHF (VOR).

A més, es completa la taula II del Decret, en concret per a les pistes amb aproximació instrumental amb clau de referència D o E, de manera que se'ls proveeixi de la mateixa protecció en la seva àrea d'aproximació que per a la resta de pistes l'aproximació de les quals sigui per instruments.

Alhora, també es modifica el contingut del Decret en relació amb la protecció de l'entorn dels aeroports per tal de restringir les activitats humanes o els usos del sòl que puguin representar un perill per a les operacions aèries o un funcionament incorrecte de les instal·lacions radioelèctriques. Per a més claredat, s'inclou una llista d'aquestes activitats a títol d'exemple.

La redacció del capítol IV, que passa a regular únicament l'establiment i els efectes de les servituds aeronàutiques, es modifica globalment com a conseqüència de tots els canvis que des de 1972, data d'entrada en vigor del Decret, ha experimentat l'organització administrativa en general, i l'aeronàutica en particular. En aquest sentit, s'ha de destacar l'existència avui dia de dos departaments ministerials amb competències (Defensa i Foment), la creació de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, la designació de l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil en consonància amb la normativa Europea, l'atribució de competències en matèria aeroportuària a les comunitats autònomes i la creació de nous organismes amb personalitat jurídica pròpia i funcions de caràcter administratiu en matèria d'aeroports i navegació aèria. En particular, s'estableix la participació de les autoritats competents en matèria d'ordenació territorial i urbanística en la tramitació de les servituds aeronàutiques.

S'inclou un nou capítol V relatiu a les actuacions en zona de servitud, en què es pretén dotar els procediments de més agilitat en la tramitació de les autoritzacions en matèria de servituds aeronàutiques, sense menyscabar la seguretat de les operacions aèries. A aquest efecte, es planteja alleugerir el règim general d'autoritzacions en els casos en què hagin inclòs adequadament les limitacions inherents a aquestes servituds en el planejament urbanístic. Quan es tracti d'aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria o aeròdrom militar i un aeroport, l'aplicació d'aquesta excepció requereix l'informe previ vinculant del Ministeri de Defensa.

Amb el mateix objectiu, es planteja una modificació de la disposició addicional segona del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, en què es regula la supervisió per part del Ministeri de Foment de les revisions i modificacions dels instruments de planejament, per tal de verificar, entre altres aspectes, la correcta inclusió de les servituds establertes o que s'hagin d'establir. Una part del contingut d'aquesta disposició addicional passa a formar part del cos d'aquest Reial decret per tal d'unificar totes les normes relatives a la relació entre les servituds aeronàutiques i el planejament urbanístic.

A més, s'ha introduït un article destinat a regular els efectes que l'establiment, la modificació o la confirmació de les servituds aeronàutiques tindrà sobre els plans directores aeroportuaris i el planejament territorial i urbanístic. D'aquesta manera queda establerta l'obligació d'adaptar el planejament a les servituds, d'acord amb la disposició addicional única de la Llei 48/1960, de 21 de juliol.

D'altra banda, cal completar per als gestors aeroportuaris i de serveis de navegació aèria diferents de l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, la seva contribució en matèria de defensa d'aquestes servituds de manera similar a les obligacions recollides per a aquesta entitat en el seu Estatut. En aquest sentit, es regula la seva participació en la proposta i la tramitació de les servituds, en els procediments relatius als informes, autoritzacions o altres actuacions amb l'objecte de verificar el

compliment de les disposicions sobre servituds aeronàutiques, i també en relació amb les altres actuacions que es puguin emprendre com a conseqüència d'aquestes limitacions a la propietat. A aquest efecte, s'inclou una remissió al Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 2008, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència Europea de Seguretat Aèria, i es deroga la Directiva 91/670/CEE del Consell, el Reglament (CE) núm. 1592/2002 i la Directiva 2004/36/CE, i al corresponent Manual d'Aeroport en relació amb les obligacions dels gestors aeroportuaris per garantir l'operació dels aeroports en condicions de seguretat.

Finalment, s'ha considerat convenient recollir expressament la incidència que la modificació del Reial decret llei 12/1978, de 27 d'abril, sobre fixació i delimitació de facultats entre els ministeris de Defensa i de Transports i Comunicacions en matèria d'aviació, introduïda per la disposició derogatòria única de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, ha tingut en l'exercici de les competències d'ambdós departaments.

Les modificacions que introdueix aquest nou Reial decret aclareixen, per tant, les competències que corresponen a cada organisme o administració, amb el reforçament del compliment, el control i la vigilància de les servituds i la simplificació del procediment administratiu vigent.

Per tot això, a proposta de la ministra de Foment i del ministre de Defensa, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat, amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 26 d'abril de 2013,

DISPOSO:

**Article únic.** *Modificació del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques.*

El Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, queda modificat de la manera següent:

U. L'article 5 se subdivideix en dos apartats:

A l'apartat 1 de l'article 5 es modifiquen els punts sis i set i s'hi afegixen els punts onze i dotze.

«Sis. Superfície horitzontal interna.—Superfície formada per un o diversos plans horitzontals sobre un aeròdrom i els seus voltants.»

«Set. Superfície cònica.—Superfície simple o complexa de pendent ascendent i cap a fora que s'estén des de la perifèria de la superfície horitzontal interna.»

«Onze. Elevació de referència per a la superfície horitzontal interna.—Elevació de referència que s'ha de tenir en compte per definir l'elevació de la superfície horitzontal interna.»

«Dotze. Obstacle.—A l'efecte d'aquest Reglament, qualsevol objecte fix (ja sigui temporal o permanent) o mòbil, o parts d'aquest que penetri les servituds aeronàutiques, o bé superi els cent metres d'altura respecte al nivell del terreny o l'aigua circumdant.»

L'apartat 2 de l'article 5 passa a tenir la redacció següent:

«Els ministeris de Defensa o de Foment, en l'àmbit de les seves competències pròpies, han de determinar en cada cas per a cada aeròdrom, les dades necessàries de llinars i punts de referència, tant d'aeròdrom com d'instal·lacions radioelèctriques, a l'únic efecte d'aplicació de les servituds aeronàutiques, i no han de coincidir aquestes dades amb les contingudes en qualsevol altra publicació oficial.»

Dos. Els paràgrafs b) i c) de l'apartat u de l'article 6 queden redactats de la manera següent:

«b) Dues vores laterals que, partint dels extrems de la vora interior, se separen uniformement amb un determinat grau de divergència, respecte a la trajectòria nominal prevista, fins a la distància màxima que consta a la taula I. Aquesta distància es manté constant fins a la vora exterior. El grau de divergència és el que consta a la taula I.

c) Una vora exterior perpendicular a la trajectòria nominal prevista a la distància màxima de la taula I i continguda en un pla horitzontal. La distància entre la vora interior i la vora exterior es fixa a la taula I, i es mesura sobre la projecció en un pla horitzontal de la trajectòria nominal prevista.

Les dimensions de l'àrea de pujada en l'enlairament, mesurades horitzontalment, no poden ser inferiors a les dimensions que s'indiquen a la taula I, excepte quan, segons el Ministeri de Foment o de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies, la seguretat de les maniobres de les aeronaus permeti reduir aquestes dimensions.»

Tres. Els paràgrafs b) i c) de l'apartat tres de l'article 6 queden redactats de la manera següent:

«b) Dos costats que surten dels extrems de la vora interior i divergeixen en la proporció determinada a la taula II respecte a la trajectòria nominal prevista.

c) Una vora exterior perpendicular a la trajectòria nominal prevista a la distància de la taula II continguda en un pla horitzontal.

Les dimensions de l'àrea d'aproximació, mesurades sobre la projecció en un pla horitzontal de la trajectòria nominal prevista, no han de ser inferiors a les especificades a la taula II.»

Quatre. L'apartat sis de l'article 6 passa a tenir la redacció següent:

«Sis. Superfície horitzontal interna.– En qualsevol aeròdrom s'ha d'establir una superfície horitzontal interna. Aquesta superfície pot estar formada per un o diversos plans horitzontals.

L'altura de la superfície horitzontal interna ha de ser de 45 m sobre l'elevació o elevacions de referència definides a aquest efecte.

L'elevació o elevacions de referència han d'estar compreses entre l'elevació màxima i mínima de les pistes.

Com a norma general per a aeròdroms amb única pista de vol, s'ha d'establir una superfície horitzontal interna, com il·lustra la figura 2, formada per dos arcs circulars units ambdós arcs per rectes tangents. Les projeccions verticals sobre el terreny dels centres d'aquests arcs han de coincidir amb les interseccions de l'eix de pista amb les vores interiors de les superfícies d'aproximació.

En els aeròdroms amb una sola pista, llevat que la seva longitud sigui superior a 3.100 metres, la superfície horitzontal interna pot consistir en una superfície circular, com il·lustra la figura 1, amb centre en el punt de referència fixat a aquest efecte.

Per a aeròdroms amb més d'una pista de vol, s'ha d'establir una superfície horitzontal interna, com il·lustra la figura 3, formada per arcs circulars units tots els arcs per rectes tangents. Les projeccions verticals sobre el terreny dels centres d'aquests arcs han de coincidir amb les interseccions de l'eix de pista amb les vores interiors de les superfícies d'aproximació.

En el cas d'un aeròdrom amb més d'una pista de vol, amb diferències considerables d'elevació entre pistes, s'ha d'establir una configuració geomètrica com l'anterior, però aquesta es pot dividir en dues superfícies horitzontals o més, cadascuna amb diferent elevació de referència.

Figura 1. Superfície horitzontal interna simple

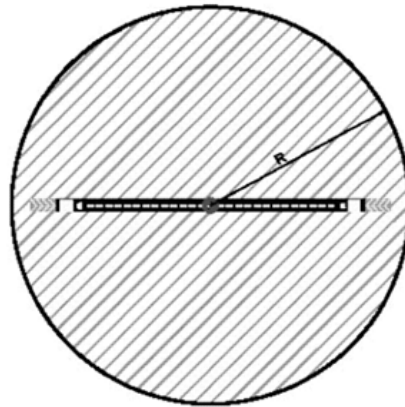


Figura 2. Superfície horitzontal interna per a pistes úniques

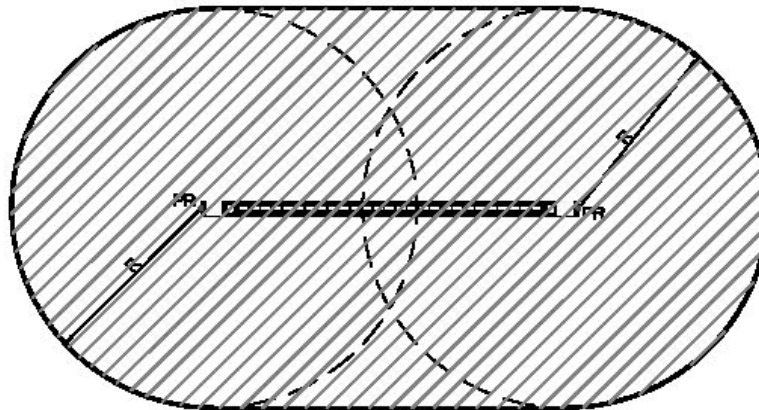
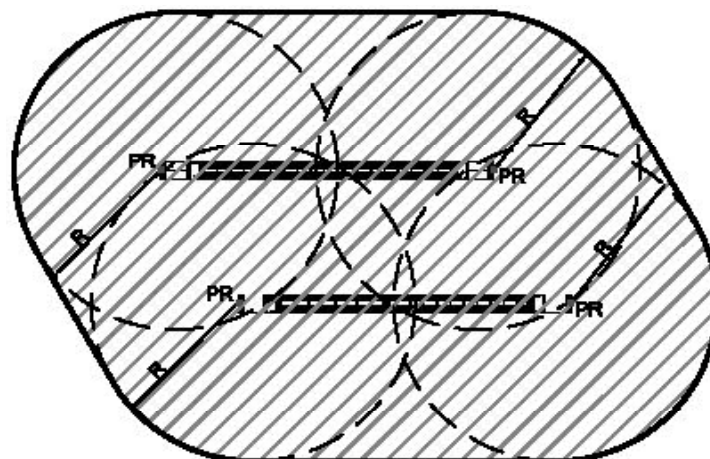


Figura 3. Superfície horitzontal interna complexa per a dues pistes



Depenent de la lletra clau de la pista, el valor del radi d'aquest cercle ha de ser:

- 4.000 metres quan l'aeròdrom tingui alguna pista amb la lletra clau A, B o C.
- 2.500 metres quan alguna pista sigui de lletra clau D i no n'hi hagi cap de la lletra de clau A, B o C.
- 2.000 metres quan sigui E.»



Cinc. L'apartat set de l'article 6 queda redactat de la manera següent:

«Set. Superfície cònica.—S'ha d'establir una superfície cònica en tot l'aeròdrom.

Els límits de la superfície cònica han de comprendre:

- a) una vora inferior que coincideix amb la perifèria simple o complexa de la superfície horitzontal interna; i
- b) una vora superior situada a una o diverses altures determinades sobre la superfície horitzontal interna.

El pendent de la superfície cònica s'ha de mesurar en un pla vertical perpendicular a la perifèria de la superfície horitzontal interna corresponent i ha de ser del 5%.

El límit superior de la superfície cònica ha d'estar contingut en un o diversos plans horitzontals situats a:

- a) 100 metres sobre la superfície horitzontal interna quan l'aeròdrom tingui alguna pista amb clau A o B.
- b) 75 metres sobre la superfície horitzontal interna quan l'aeròdrom tingui alguna pista amb clau C i no n'hi hagi amb lletra clau A o B.
- c) 55 metres sobre la superfície horitzontal interna quan l'aeròdrom tingui alguna pista amb lletra clau D i no n'hi hagi amb lletra clau A, B o C.
- d) 35 metres sobre la superfície horitzontal interna quan la pista sigui de clau E.»

Sis. L'article 7 passa a tenir la redacció següent:

«Article 7. *Altura límit dels obstacles.*

Cap nou obstacle pot sobrepassar en altura els límits establerts per les superfícies anteriorment definides.»

Set. L'article 9 queda redactat de la manera següent:

«Article 9. *Apantallaments.*

1. Es pot considerar que un objecte està apantallat quan:

- a) Està situat per sota del pla que passa pel punt més elevat de l'obstacle que serveix d'apantallament i forma un pendent negatiu del 10% amb l'horitzontal que passa per aquest punt, sigui quina sigui la direcció que tingui respecte a l'aeròdrom (excepte en sentit contrari a la direcció de l'aeròdrom), i a una distància, mesurada horitzontalment, no superior a cent cinquanta metres; o,
- b) Està situat dins el volum engendrat per la translació horitzontal del contorn de l'obstacle que serveix d'apantallament, en sentit oposat al de l'aeròdrom, i a una distància horitzontal d'aquest obstacle no superior a cent cinquanta metres.

2. Quan en aquests supòsits es vulnerin els límits establerts per les servituds aeronàutiques es pot sol·licitar l'autorització excepcional que preveu l'article 33.»

Vuit. L'article 10 passa a tenir la redacció següent:

«Article 10. *Servitud de limitació a activitats.*

1. La superfície compresa dins la projecció ortogonal sobre el terreny de l'àrea de servituds aeronàutiques queda subjecta a una servitud de limitació d'activitats, en virtut de la qual l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies, poden prohibir, limitar o condicionar activitats que s'ubiquin dins d'aquesta i puguin representar un

perill per a les operacions aèries o per al funcionament correcte de les instal·lacions radioelèctriques. Aquesta possibilitat s'estén als usos del sòl que facultin per a la implantació o l'exercici d'aquestes activitats, i comprèn, entre altres:

- a) Les activitats que suposin o comportin la construcció d'obstacles que puguin induir turbulències.
- b) L'ús de llums, inclosos projectors o emissors làser que puguin crear perills o induir a confusió o error.
- c) Les activitats que impliquin l'ús de superfícies grans i molt reflectores que puguin donar lloc a enlluernament.
- d) Les actuacions que puguin estimular l'activitat de la fauna al voltant de la zona de moviments de l'aeròdrom.
- e) Les activitats que donin lloc a la implantació o el funcionament de fonts de radiació no visible o la presència d'objectes fixos o mòbils que puguin interferir en el funcionament dels sistemes de comunicació, navegació i vigilància aeronàutiques o afectar-los negativament.
- f) Les activitats que facilitin o comportin la implantació o el funcionament d'instal·lacions que produeixin fum, boires o qualsevol altre fenomen que representi un risc per a les aeronaus.
- g) L'ús de mitjans de propulsió o sustentació aeris per a la realització d'activitats esportives o de qualsevol altre tipus.

2. Les activitats i els usos existents i de nova implantació es poden prohibir o limitar; en aquest últim cas, el seu exercici està condicionat al compliment de les mesures de mitigació que es determinin.

3. L'establiment de les prohibicions o limitacions a què es refereixen els epígrafs anteriors s'ha d'ajustar al que disposa l'article 26 d'aquest Reial decret en el cas de les activitats o els usos del sòl existents o l'article 30 en els supòsits de nova implantació, tenint en compte el que preveu el Reglament d'execució (UE) núm. 1035/2011 de la Comissió, de 17 d'octubre de 2011, pel qual s'estableixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria i es modifiquen el Reglament (CE) núm. 482/2008 i el Reglament (UE) núm. 691/2010.

4. Són indemnitzables les prohibicions o limitacions que incideixin sobre activitats en exercici i afectin drets patrimonialitzats.

5. L'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències respectives, poden establir les prohibicions o limitacions a què es refereix aquest article d'ofici o a sol·licitud del gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria. En els casos en què actuïn d'ofici, s'ha de sol·licitar l'informe de l'esmentat gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria.»

Nou. La taula II del capítol I queda modificada de la manera següent:

«Taula II. Àrea i superfície d'aproximació

Clau de referència per a les característiques	A	B	C	D	E
Distància de la vora interior al llindar . . . . .	60 m	60 m	60 m	30 m	30 m
Longitud de la vora interior:					
a) Àrea d'aproximació per instruments . . . . .	300 m	300 m	300 m	300 m	300 m
b) Altres àrees d'aproximació. . . . .	150 m	150 m	150 m	80 m	60 m
Divergències a cada costat:					
a) Àrea d'aproximació per instruments . . . . .	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
b) Altres àrees d'aproximació. . . . .	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %

Clau de referència per a les característiques	A	B	C	D	E
Longitud:					
a) Àrea d'aproximació per instruments . . . . .	15.000 m	15.000 m	15.000 m	15.000 m	15.000 m
b) Altres àrees d'aproximació. . . . .	3.000 m	3.000 m	3.000 m	2.500 m	1.600 m
Pendent dels primers 3.000 m:					
a) Àrea d'aproximació per instruments . . . . .	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
b) Altres àrees d'aproximació. . . . .	2,5 %	2,5 %	3,33 %	4 %	5 %
Pendent més enllà dels 3.000 m:					
a) Àrea d'aproximació per instruments . . . . .	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %
Cota de la part horitzontal:					
La superior de:	a) 150 m sobre el llindar de pista. b) La de la part horitzontal de la superfície lliure d'obstacles en l'àrea d'aproximació final.»				

Deu. La nota de la taula III del capítol II queda redactada de la manera següent:

«Nota: La distància «d», esmentada a (B) i (C), s'expressa en metres, per la part entera de l'expressió següent:

$$d=10+273 \times (D/f)^{1/2}$$

d igual a deu més dos-cents setanta-tres per l'arrel quadrada de (D/f), on D és la distància entre antenes, en quilòmetres, i f la freqüència més baixa en MHz.»

Onze. L'article 16 es modifica afegint una nova taula IV bis, que complementa l'actual taula IV i que només és vàlida per al cas en què els obstacles siguin aerogeneradors:

«Taula IV bis. Ajudes a la navegació en cas que els obstacles siguin aerogeneradors

Instal·lació	Zona de seguretat – metres	Zona de limitació d'altures – metres	Superfície de limitació d'altures – Pendent (%)
Radiofar omnidireccional VHF (VOR) i TACAN . . . . .	600	10.000	1,60
Radars de vigilància primari (PSR) . . . . .	300	30.000	1,75
Radars de vigilància secundari (SSR) . . . . .	300	30.000	1,75»

Dotze. L'últim paràgraf de l'apartat Equip de trajectòria de planatge del sistema d'aterratge instrumental (GP/ILS) i radar de precisió per a l'aproximació (PAR) de la taula IV 2. Ajudes a la navegació, del capítol II, passa a tenir la redacció següent:

«– Superfície de limitació d'altures.–Està definida pel pla de referència fins a la seva intersecció amb el pla a) i, a partir d'aquesta, per un pla de pendent del 2%.»

Tretze. El títol i l'apartat dos de l'article 20 queden redactats de la manera següent:

«Article 20. *Servituds corresponents a la maniobra basada en dos NDB o VOR i NDB o TACAN i NDB.*»

«Dos. Àrea d'aproximació final entre les dues instal·lacions. Àrea simètrica, respecte a la trajectòria nominal d'aproximació, amb una amplada constant de 5.500 metres, que s'estén entre les dues instal·lacions.



Si la instal·lació és un VOR o TACAN, l'amplada de l'àrea en aquesta instal·lació és de 4.600 metres.

Si la instal·lació interior està emplaçada fora de l'aeròdrom, però en l'àrea d'aproximació final, l'amplada augmenta uniformement fins al començament de l'àrea d'aproximació frustrada en la proporció resultant d'una desviació de 10 graus a cada costat de la trajectòria nominal d'aproximació final per a les instal·lacions NDB i de 5 graus per a les instal·lacions VOR o TACAN.»

Catorze. El títol, el paràgraf inicial i l'apartat cinc de l'article 21 queden redactats de la manera següent:

«Article 21. *Servituds corresponents a la maniobra VOR o TACAN.*»

«Constitueixen la zona de servitud aeronàutica, corresponents a la maniobra nominal d'aproximació per instruments VOR o TACAN, les àrees i superfícies que es determinen a continuació:»

«Cinc. Àrea d'aproximació frustrada.—Àrea simètrica, respecte a la trajectòria nominal d'aproximació frustrada. Té l'origen a l'extrem de l'àrea d'aproximació final.

A partir d'aquest punt s'eixampla, amb una divergència de 15 graus a cada costat, fins a una distància suficient perquè una aeronau, que pugi amb pendent de 2,5%, hagi assolit una altitud suficient que li garanteixi l'absència d'obstacles i que ha de fixar el Ministeri de Defensa o de Foment, en l'àmbit de les seves competències pròpies, per a cada aproximació VOR o TACAN, en particular.»

Quinze. El títol, el paràgraf inicial i l'apartat dos de l'article 24 queden redactats com s'indica a continuació:

«Article 24. *Servituds corresponents als sistemes visuals indicadors de pendent d'aproximació.*»

«Constitueixen la zona de servituds aeronàutiques, corresponents al sistema visual indicador de pendent d'aproximació, les àrees i superfícies que es determinen a continuació:»

«Dos. Superfície corresponent a l'aproximació efectuada amb el sistema visual indicador de pendent d'aproximació.— Pla inclinat, d'origen comú amb les àrees a) i b). El seu pendent no ha de ser superior a 1,5 graus.»

Setze. El capítol IV es desdobra en dos, capítol IV i capítol V, amb la redacció següent:

## «CAPÍTOL IV

### **Establiment i efectes de les servituds aeronàutiques**

Article 26. *Eliminació d'obstacles i limitació o prohibició d'activitats existents per establiment o modificació de servituds.*

1. Correspon al Ministeri de Foment o de Defensa conjuntament o a cadascun per separat en l'àmbit de les seves competències, resoldre, d'ofici o a instàncies del gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria, sobre l'eliminació o modificació d'obstacles, instal·lacions, activitats o usos del sòl entre els existents o autoritzats en les zones de servituds aeronàutiques, amb l'informe previ del gestor o prestador de serveis, quan no n'hagi sol·licitat l'adopció.

Quan aquestes mesures afectin drets patrimonialitzats, hi són aplicables les disposicions sobre expropiació forçosa.

A aquest efecte, el titular o gestor de la infraestructura aeronàutica o prestador de serveis de navegació aèria té la condició de beneficiari, i està obligat a presentar,

a més de la documentació que preveu la legislació sobre expropiació forçosa, l'avaluació econòmica d'aquestes mesures en relació amb l'explotació de l'aeròdrom o instal·lació.

2. Quan per motius de seguretat operacional sigui necessari l'adopció de mesures amb caràcter immediat, es pot aplicar el procediment d'urgència, que regula la Llei d'expropiació forçosa, per aconseguir l'eliminació o modificació.

*Article 27. Establiment, confirmació o modificació de servituds.*

1. Les servituds aeronàutiques de cada aeròdrom o instal·lació s'han d'establir, modificar o confirmar; en aquest últim cas s'han d'haver establert amb caràcter d'urgència, mitjançant un acte administratiu que ha de tenir la forma de real decret aprovat en Consell de Ministres, que ha de definir-ne el contingut i l'abast, de conformitat amb el que disposa l'article 51 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria.

En cas d'urgència, i també quan es prevegi una immediata entrada en servei de les infraestructures susceptibles de disposar de servituds aeronàutiques o es tracti d'evitar l'aparició d'un risc greu no establert per les servituds vigents en el moment, les servituds aeronàutiques es poden establir mitjançant una ordre ministerial, que queden sense efecte si en el termini de dotze mesos no són confirmades per un real decret.

En el cas de bases aèries obertes al trànsit civil, aeròdroms militars, bases aèries i instal·lacions radioelèctriques per a ús militar, correspon al Ministeri de Defensa proposar l'establiment, la modificació o la confirmació de les servituds aeronàutiques.

En els aeròdroms d'utilització conjunta, correspon conjuntament al Ministeri de Defensa i al Ministeri de Foment exercir aquestes competències.

2. Els gestors aeroportuaris i els prestadors de serveis de navegació aèria poden sol·licitar a l'òrgan competent per a la seva proposta l'establiment, la modificació o la confirmació de les servituds aeronàutiques. En el cas d'aeròdroms d'ús públic o destinats a serveis públics de competència autonòmica, ha de formular la sol·licitud l'òrgan competent en matèria d'aeroports de la comunitat autònoma.

La sol·licitud s'ha d'adreçar a la Direcció General d'Aviació Civil acompanyada de la documentació oportuna determinada mitjançant una ordre ministerial. En qualsevol cas, la documentació adjunta ha de contenir, com a mínim, una memòria que justifiqui la necessitat de l'establiment de servituds aeronàutiques, els documents que les defineixin i delimitin de conformitat amb el que disposa aquest Decret, incloent-hi els plànols on es representin, així com una proposta de les mesures que s'han d'adoptar en relació amb els obstacles o les activitats existents que vulnerin les servituds aeronàutiques que cal establir o modificar o suposin un risc per a la navegació aèria, després de ser analitzades pel sol·licitant mitjançant un estudi aeronàutic de seguretat, i una avaluació econòmica del que pugui representar l'establiment efectiu de les servituds en cada aeroport o instal·lació de navegació aèria, i el seu abast respecte a la rendibilitat mitjana d'aquesta instal·lació de conformitat amb els criteris generals del Reglament (UE) núm. 691/2010, de la Comissió, de 29 de juliol de 2010, que adopta un sistema d'avaluació del rendiment per als serveis de navegació aèria i les funcions de xarxa i que modifica el Reglament (CE) núm. 2096/2005, pel qual s'estableixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria.

3. En cas que es proposi l'eliminació o la modificació d'obstacles o activitats que afectin drets patrimonialitzats, s'ha d'iniciar el procediment d'expropiació corresponent, que s'ha de tramitar d'acord amb les previsions legals corresponents, sens perjudici de les determinacions sobre aspectes puntuals que consten en aquest Real decret amb caràcter addicional o aclaridor. Correspon al gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria aportar el projecte d'expropiació en la condició de beneficiari, incloent-hi una relació concreta i

individualitzada dels béns o drets l'ús o disposició dels quals es considerin necessaris, en què s'ha de fer constar l'estat material i jurídic de cadascun dels béns o drets, els noms dels propietaris o dels seus representants, amb indicació de la seva residència i domicili, i els de tots els que siguin titulars d'algun dret o interès indemnitzable, afectats per l'expropiació.

El procediment o els procediments d'expropiació derivats de l'establiment, la modificació o la confirmació de servituds aeronàutiques es poden elaborar i aprovar conjuntament amb el reial decret o l'ordre ministerial corresponent o amb posterioritat a la seva aprovació a mesura que sigui necessari.

4. El procediment per a l'establiment, la modificació o la confirmació de les servituds aeronàutiques també es pot tramitar a iniciativa dels ministeris de Defensa o Foment en l'àmbit de les seves competències pròpies, de conformitat amb el procediment que s'estableixi mitjançant una ordre, en aquest cas s'ha de donar audiència al titular o gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria i se l'ha de requerir per a l'aportació de la documentació corresponent a la seva condició de beneficiari de l'expropiació forçosa.

Abans de l'aprovació de les propostes de reials decrets de servituds aeronàutiques s'ha de procedir a consultar els interessats, mitjançant un tràmit d'informació pública, i les administracions públiques territorials afectades, sobre els projectes de reials decrets, els plànols on es reflecteixin les superfícies afectades per les servituds aeronàutiques i les memòries justificatives d'aquestes. Aquesta documentació s'ha de publicar en una pàgina web del Ministeri de Foment o Defensa, segons correspongui, i de l'entitat proponent, a més de posar-se a disposició dels interessats en suport paper, indicant els llocs on es poden consultar els documents. El Ministeri de Defensa pot excloure del tràmit de consulta la documentació relativa a instal·lacions afectes a la defensa nacional que pel fet de tenir caràcter confidencial no hagi de ser publicada.

Quan, per motius d'urgència derivades de la necessitat de garantir la seguretat aèria o la regularitat de les operacions, s'estableixin o es modifiquin provisionalment servituds aeronàutiques mitjançant una ordre ministerial d'acord amb el que preveu l'article 51 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, es pot prescindir de la informació pública en el procediment d'aprovació. Si s'omet aquest tràmit, s'ha de complir amb motiu de la instrucció del procediment d'aprovació del reial decret que les confirmi.

5. Aprovats el reial decret mitjançant el qual s'estableixen, es modifiquen o es confirmen les servituds aeronàutiques, o l'ordre ministerial dictada per motius d'urgència, el Ministeri de Foment o el de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies, ho ha de comunicar, amb l'enviament dels plànols on es reflecteixin les superfícies afectades per les servituds, del reial decret o l'ordre ministerial i de la memòria justificativa, als delegats o subdelegats del Govern amb competència a la província afectada, per al seu compliment pels organismes autonòmics, provincials i municipals, per a la qual cosa se'ls ha de donar la màxima publicitat i difusió. Igualment s'ha de publicar aquesta documentació en una pàgina web del Ministeri de Foment o Defensa, segons correspongui, llevat de la documentació relativa a instal·lacions afectes a la defensa nacional que pel seu caràcter confidencial no hagi estat sotmesa a informació pública.

## Article 28. *Instal·lacions del Ministeri de Defensa.*

1. Per a l'establiment de les servituds aeronàutiques corresponents a bases aèries, aeròdroms militars o zones militars en aeròdroms d'utilització conjunta, així com instal·lacions radioelèctriques de navegació aèria d'interès per a la defensa, s'ha d'aplicar el que disposa aquest Reial decret, en tot el que sigui compatible amb la defensa nacional, i s'ha d'especificar en el reial decret d'establiment, modificació o confirmació de servituds l'abast de les servituds que s'imposin.

2. En el cas de servituds competència del Ministeri de Defensa, les referències que conté aquest Reial decret al gestor aeroportuari o al prestador de serveis de navegació aèria, s'entenen fetes al mateix Ministeri de Defensa o a l'òrgan que aquest designi.

## CAPÍTOL V

### Actuacions en zones de servitud

Article 29. *Incorporació de les servituds aeronàutiques als plans directors i al planejament territorial o urbanístic.*

1. L'aprovació de l'establiment, la modificació o la confirmació de les servituds aeronàutiques comporta per a qualssevol plans o instruments d'ordenació estatal, autonòmics o locals afectats, la incorporació de les limitacions que aquestes imposen a les determinacions que legalment constitueixen l'àmbit objectiu de cadascun dels instruments esmentats, d'acord amb el que estableix la disposició addicional única de la Llei 48/1960, de 21 de juliol. A aquest efecte, és obligatòria l'adaptació dels plans o instruments d'ordenació territorial o urbanística en vigor en el termini que determini la legislació aplicable o, si no, el termini de sis mesos, i no hi són aplicables, mentrestant, les determinacions del planejament urbanístic que no estiguin d'acord amb les servituds aprovades.

Les servituds establertes han d'estar integrades en els plans directors aeroportuaris d'acord amb el que disposin el reial decret o l'ordre ministerial corresponents pels quals s'aprovin les servituds aeronàutiques.

2. Els projectes de plans o instruments d'ordenació urbanística o territorial, o els de la seva revisió o modificació, que afectin els espais subjectes a les servituds aeronàutiques de les instal·lacions aeronàutiques civils, han de rebre l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil del Ministeri de Foment. A aquest efecte, prèviament a l'aprovació inicial de l'instrument d'ordenació, l'organisme competent del planejament ha de sol·licitar a la Direcció General d'Aviació Civil l'emissió d'aquest informe. Els informes relatius a les modificacions o revisions de planejament s'han de circumscriure als aspectes que hagin estat objecte d'alteració.

En el cas d'aeròdroms utilitzats conjuntament per una base aèria o aeròdrom militar i un aeroport, es requereix l'informe previ del Ministeri de Defensa.

Aquests informes tenen el caràcter de preceptius i vinculants pel que fa a la compatibilitat del planejament amb les servituds aeronàutiques. S'hi han d'identificar els àmbits o els sectors del planejament urbanístic informat que es poden acollir al que preveu l'article 32, així com les condicions particulars addicionals que siguin necessàries per garantir el compliment de les servituds aeronàutiques a l'efecte del que preveuen els articles 31, 32 o 33.

El termini per a l'emissió d'aquests informes és de sis mesos a comptar de la recepció de la documentació requerida, inclòs l'informe del Ministeri de Defensa, i si s'escau, el de la comunitat autònoma. Transcorregut aquest termini sense que s'hagin emès l'informe o els informes preceptius i vinculants, s'entenen evacuats amb caràcter disconforme.

A falta de sol·licitud de l'informe preceptiu, així com en el cas de disconformitat, no es pot aprovar definitivament l'instrument de planificació territorial o urbanística en el que afecti l'exercici de les competències estatals.

3. Per a les servituds d'aeròdroms de competència autonòmica d'ús públic o destinats a serveis públics, l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil s'ha d'emetre amb l'informe previ de l'òrgan competent en matèria d'aeroports de la comunitat autònoma sobre la compatibilitat del projecte amb les servituds aeronàutiques. L'òrgan competent per a la tramitació del planejament ha de presentar la sol·licitud davant la Direcció General d'Aviació Civil juntament amb l'informe de l'òrgan competent en matèria d'aeroports de la comunitat autònoma.

4. En el cas d'instal·lacions incloses en les determinacions dels plans directors dels aeroports d'interès general, l'informe sobre les servituds vigents ha de formar part del contingut del que s'ha d'evacuar de conformitat amb la disposició addicional segona del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

5. Excepcionalment, la Direcció General d'Aviació Civil pot emetre informe favorable sobre plans i instruments d'ordenació en què s'inclouguin actuacions que vulnerin les servituds aeronàutiques, sempre que quedi acreditat, segons l'Autoritat Nacional de Supervisió competent, que no es comprometen ni la seguretat ni la regularitat de les operacions de les aeronaus a l'aeròdrom.

A aquest efecte, l'organisme o administració que sol·liciti l'informe esmentat en el paràgraf anterior ha d'aportar un estudi aeronàutic de seguretat, subscrit per un tècnic competent, el qual ha de ser objecte de consulta al gestor aeroportuari o al proveïdor de serveis de navegació aèria i ha de rebre l'informe de l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil.

L'informe favorable emès amb caràcter excepcional en aquests supòsits ha d'assenyalar, si s'escau, les condicions particulars addicionals que siguin necessàries per garantir la seguretat de les operacions aèries.

6. En el cas dels instruments de planejament que desenvolupin plans que prèviament hagin rebut l'informe favorable de conformitat amb aquest Reial decret, l'òrgan competent per a la seva aprovació definitiva ha de remetre a la Direcció General d'Aviació Civil una certificació acreditativa de la conformitat d'aquests instruments amb el planejament que desenvolupin, en les condicions que, si s'escau, hagi establert l'informe favorable emès amb relació a aquest. La Direcció General d'Aviació Civil disposa d'un termini de tres mesos per sol·licitar informació addicional o la documentació complementària o manifestar la seva disconformitat amb el planejament proposat. Transcorregut aquest termini sense pronunciament exprés, s'entén emès l'informe en sentit favorable.

El mateix règim d'informe s'aplica als planejaments de caràcter puntual o que no afectin la totalitat d'un terme municipal, que ordenin físicament àmbits que no permetin augments d'altures respecte a les determinacions urbanístiques existents en les àrees subjectes a servituds aeronàutiques o noves vulneracions d'aquestes servituds aeronàutiques, aspectes que han d'estar acreditats en la certificació emesa per l'òrgan competent per a l'aprovació definitiva del planejament.

El procediment previst en els paràgrafs anteriors d'aquest epígraf només és aplicable en els casos en què la Direcció General d'Aviació Civil en permeti, de manera expressa, l'aplicació, de conformitat amb les condicions que, a aquest efecte, estableixi en el seu informe previ al planejament que es desenvolupi.

El procediment que preveu aquest epígraf no és aplicable per als casos en què aquest informe previ hagi previst expressament una altra cosa, o s'hagin produït modificacions en les servituds aeronàutiques amb posterioritat a la data de l'informe, que afectin el seu contingut.

7. Les administracions o organismes competents per a l'aprovació definitiva del planejament territorial o urbanístic han de remetre a la Direcció General d'Aviació Civil, amb la màxima brevetat, el pla o instrument d'ordenació aprovat definitivament, acompanyat de la certificació de l'acte d'aprovació definitiva. El centre directiu ha de comprovar la inclusió de les servituds aeronàutiques i de les mesures que s'adoptin per garantir-ne el compliment efectiu i emetre resolució a aquest efecte. Transcorreguts dos mesos des de la recepció d'aquesta certificació sense que s'hi formulin objeccions, s'entén emesa la resolució en sentit favorable.



Article 30. *Condicions per a la realització d'actuacions en zones de servitud o que suposin obstacles.*

1. No es poden adquirir drets en contra de les servituds aeronàutiques. Les administracions públiques no poden autoritzar, ni expressament ni implícitament o mitjançant consideració favorable d'una comunicació prèvia o declaració responsable, cap construcció, instal·lació o plantació ubicada en els espais i les zones afectades per servituds aeronàutiques o que pugui constituir un obstacle de conformitat amb el que preveu aquest Reial decret, sense l'acord favorable previ de l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies.

El mateix acord favorable s'exigeix per a les actuacions no subjectes a control administratiu previ.

Les persones físiques o jurídiques només poden dur a terme actuacions, com ara construccions, instal·lacions o plantacions, si respecten plenament el contingut de la normativa sobre servituds aeronàutiques. A aquest efecte, no es poden desenvolupar actuacions que estiguin en els espais i les zones afectades per servituds aeronàutiques o que puguin ser considerats obstacles, si les autoritzacions emeses per les administracions públiques no disposen de l'acord favorable previ de l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies.

2. Els organismes, les entitats i les administracions competents en matèria d'urbanisme i obres públiques, així com en matèria de transport, distribució, comercialització i subministrament d'energia elèctrica i en l'establiment de l'autorització i la planificació d'instal·lacions del domini públic radioelèctric, estan obligades a obtenir l'acord favorable de l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, segons correspongui i han de col·laborar amb l'Administració aeronàutica per garantir que es compleixen plenament les servituds.

3. No és necessari l'acord favorable previ a què es refereix l'apartat 1 per a les actuacions que duguin a terme els gestors aeroportuaris o prestadors de serveis de navegació aèria a l'interior del recinte dels aeròdroms i de les instal·lacions radioelèctriques per a la navegació aèria en l'exercici de les seves funcions com a tals.

Article 31. *Procediment i òrgan competent en matèria d'actuacions en zones de servitud.*

1. Correspon a l'òrgan competent del Ministeri de Defensa adoptar les resolucions que preveuen els articles 30 i 32 en relació amb els aeròdroms militars, bases aèries, bases obertes al trànsit civil i instal·lacions de radioajudes militars.

2. Correspon a l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil adoptar aquestes resolucions en relació amb els aeròdroms civils i les instal·lacions de navegació aèria civils, i a ambdós ministeris conjuntament respecte als aeròdroms d'utilització conjunta.

3. En el cas d'actuacions que requereixin llicència o autorització de l'Administració amb competències urbanístiques, aquesta ha de sol·licitar a l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o a l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, segons correspongui, l'acord previ que preveu l'article 30.

Així mateix, les administracions públiques, els organismes i les entitats, han de sol·licitar a l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o a l'òrgan competent del Ministeri de Defensa segons correspongui, l'acord previ esmentat, quan siguin les promotores d'actuacions que no requereixin llicència o autorització de l'Administració amb competències urbanístiques, abans de la seva execució.

L'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències respectives, amb els informes i els

tràmits previs oportuns, entre els quals s'inclou l'audiència al gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria, ha de dictar l'acord que sigui procedent sobre les peticions formulades.

4. El termini per a l'emissió de l'acord previ per a la realització d'actuacions en zones de servitud aeronàutica és de sis mesos, transcorreguts els quals s'entén emès en sentit desfavorable.

*Article 32. Procediment aplicable per a actuacions en zones de servitud incloses en plans que hagin obtingut informe prèviament.*

1. La tramitació de l'acord favorable que preveu l'article 30 en zones de servitud incloses en plans que prèviament hagin obtingut informe amb caràcter favorable s'ha de desenvolupar de conformitat amb el que preveu aquest article. A aquest efecte, es consideren actuacions en zones de servitud incloses en plans que han rebut informe previ amb caràcter favorable:

a) Les actuacions establertes en plans urbanístics o territorials que hagin rebut l'informe favorable previ del Ministeri de Foment i, si s'escau, del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències respectives, de conformitat amb el que disposen aquest Reial decret o el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre.

b) Les actuacions previstes en instruments de desenvolupament dels plans urbanístics o territorials sempre que s'hagi previst expressament aquesta possibilitat en els informes a què es refereix l'apartat a) anterior i el desenvolupament es realitzi de conformitat amb les condicions establertes en aquests informes.

2. En els supòsits a què es refereix l'apartat anterior, els organismes i les administracions competents per a l'atorgament de les llicències corresponents o els organismes i les entitats responsables de la seva execució quan l'actuació no requereixi llicència, han de remetre a l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o a l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, segons correspongui, la certificació acreditativa de les característiques de l'actuació, de la seva inclusió en els supòsits a què es refereix l'apartat anterior i de la seva adequació al planejament sobre el qual s'ha emès prèviament l'informe de caràcter favorable.

3. L'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, el prestador de serveis de navegació aèria i el gestor aeroportuari, poden sol·licitar a l'Administració competent per a l'atorgament de llicències de construcció, instal·lació o autorització de plantació o activitat o l'entitat o organisme competent per a la seva execució sense llicència, informació sobre les característiques de les actuacions, així com la justificació documental de la seva adequació a les disposicions en matèria de servituds aeronàutiques i a les condicions imposades, si s'escau, en l'informe favorable del planejament que preveu l'article 29.

4. El termini per a l'emissió de l'acord previ per a la realització d'actuacions en zones de servitud incloses en plans que prèviament hagin obtingut l'informe amb caràcter favorable és de tres mesos, transcorreguts els quals s'entén emès en sentit favorable. Els transkurs d'aquest termini queda interromput per la sol·licitud d'informació addicional que preveu l'epígraf anterior.

5. El procediment que preveu aquest article no és aplicable si s'han produït modificacions en les servituds aeronàutiques amb posterioritat a l'aprovació del planejament que empara l'actuació de què es tracta.

*Article 33. Autoritzacions excepcionals.*

1. L'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències respectives, poden autoritzar amb caràcter excepcional la construcció d'edificacions o instal·lacions en els casos en què, tot i superar-se els límits establerts per les servituds aeronàutiques, quedi

acreditat, segons l'òrgan competent, que no es compromet la seguretat, ni queda afectada de manera significativa la regularitat de les operacions d'aeronaus.

A aquest efecte, els promotors de noves actuacions poden presentar un estudi aeronàutic de seguretat en el qual s'acrediti que no es compromet la seguretat, ni queda afectada de manera significativa la regularitat de les operacions d'aeronaus o que es tracta d'un supòsit d'apantallament.

2. Així mateix, l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies, poden autoritzar la construcció d'edificacions o instal·lacions que estiguin apantallades per altres obstacles naturals o artificials existents en els termes que preveu l'article 9.

3. Les sol·licituds d'autorització excepcional que preveuen els epígrafs anteriors es resolen al si del procediment que estableix l'article 31, prèvia avaluació dels riscos per a la seguretat i la regularitat de la navegació aèria d'acord amb el que preveu l'epígraf C.1.a) del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 2008, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea l'Agència Europea de Seguretat Aèria, i es deroga la Directiva 91/670/CEE del Consell, el Reglament (CE) núm. 1592/2002 i la Directiva 2004/36/CE.

#### Article 34. *Verificació i salvaguarda del compliment de les servituds aeronàutiques.*

1. Correspon als gestors aeroportuaris o prestadors dels serveis de navegació aèria el compliment del que preveuen l'article 8 bis.4 del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 2008, i el Document 9774, Manual de Certificació d'Aeròdroms, d'OACI, mitjançant l'adopció de les mesures que es considerin necessàries utilitzant els mitjans propis de què disposen i en l'àmbit de la seva competència.

Els gestors aeroportuaris o prestadors de serveis de navegació aèria han de comunicar les vulneracions de les servituds a l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o a l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències respectives, i proposar l'adopció de mesures adequades per a la defensa d'aquestes servituds quan els seus propis mitjans siguin insuficients, i també sol·licitar el concurs de qualsevol altra autoritat i Administració pública que hi siguin competents, incloses les forces i els cossos de seguretat de l'Estat, tenint en compte fins i tot el que preveu l'article 26.

2. Els procediments per fer efectives les servituds aeronàutiques, esmentats a l'apartat anterior, respecte als recintes aeroportuaris dels aeròdroms certificats, són els inclosos a la part 4 del Manual d'Aeroport.

En els aeròdroms civils no certificats i les instal·lacions radioelèctriques civils d'ajudes a la navegació aèria, el gestor aeroportuari o el proveïdor de serveis de navegació aèria han d'elaborar aquests procediments, que han de ser aprovats per l'òrgan competent en cada cas.

3. Correspon a l'Autoritat Nacional de Supervisió Civil o a l'òrgan competent del Ministeri de Defensa, en l'àmbit de les seves competències pròpies, resoldre, d'ofici o a proposta del gestor aeroportuari o prestador de serveis de navegació aèria, sobre l'adopció de mesures destinades a fer efectives les servituds aeronàutiques, inclosa l'eliminació d'obstacles, instal·lacions, activitats o usos del sòl, sorgits amb posterioritat a l'establiment, la modificació o la confirmació de les servituds, que contravinguin les servituds aeronàutiques establertes o les resolucions específiques adoptades sobre aquestes.

Els ministeris de Foment i de Defensa poden procedir, amb l'avertiment previ als infractors de les servituds aeronàutiques establertes, a l'execució de les resolucions esmentades en el paràgraf anterior, en els termes que preveuen els articles 93 i següents de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

L'adopció de les mesures destinades a fer efectives les servituds aeronàutiques s'ha de fer sens perjudici i amb independència de la imposició de sancions de conformitat amb la legislació sobre seguretat aèria.»

Disset. S'afegeix una disposició final única amb el text següent:

*«Disposició final única. Habilitació per al desplegament i l'execució.*

S'autoritza els ministres de Foment i Defensa per dictar, en l'àmbit de les seves competències pròpies, les normes d'execució i desplegament d'aquest Reial decret.

Així mateix, s'autoritza el ministre de Foment per incorporar les modificacions tècniques derivades de l'aprovació d'esmenes a l'annex 14 del Conveni sobre aviació civil internacional.»

**Disposició addicional única.** *Servituds acústiques.*

Les servituds acústiques queden fora de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret i es regeixen per la seva normativa pròpia.

**Disposició transitòria primera.** *Procediments en tramitació.*

Les propostes de servituds aeronàutiques que estiguin en tramitació s'han d'adaptar a les especificacions d'aquest Reial decret, i són vàlids els actes finalitzats.

**Disposició transitòria segona.** *Servituds actuals.*

Les servituds aeronàutiques aprovades amb anterioritat a la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret mantenen la seva vigència fins que no es procedeixi a la seva actualització. L'actualització d'aquestes servituds s'ha de fer en el termini de sis anys.

En cas que no sigui necessària cap actualització, s'ha de fer pública aquesta circumstància mitjançant la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

**Disposició final primera.** *Modificació del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.*

La disposició addicional segona del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, modificada per la disposició final tercera del Reial decret 1189/2011, de 19 d'agost, queda redactada de la manera següent:

*«Disposició addicional segona. Remissió al Ministeri de Foment dels projectes urbanístics que afectin la zona de servei d'aeroports d'interès general.*

1. Les administracions o els organismes competents per a la tramitació del planejament territorial o urbanístic han de remetre al Ministeri de Foment, abans de la seva aprovació inicial o tràmit equivalent, els projectes de plans o instruments d'ordenació urbanística o territorial, o de qualsevol altre tipus que ordenin físicament el territori, així com les seves revisions o modificacions, sempre que incloguin dins el seu àmbit la zona de servei aeroportuari o els espais subjectes a servituds aeronàutiques o acústiques establertes o que s'han d'establir en virtut de la Llei de navegació aèria, per tal que emeti informe amb caràcter preceptiu i vinculant en relació amb l'exercici de les competències exclusives de l'Estat, en particular sobre la qualificació de la zona de servei aeroportuària com a sistema general i el tipus d'afectació i els usos que es pretenen assignar als espais afectats per servituds aeronàutiques o acústiques.

En relació amb les servituds aeronàutiques establertes o que s'han d'establir en virtut de la Llei de navegació aèria, l'informe s'ha d'adequar a les disposicions que preveu l'article 29 del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques.

2. Els informes poden ser objecte de consulta prèvia al gestor de les instal·lacions.

3. Els informes evacuats per la Direcció General d'Aviació Civil són preceptius i vinculants pel que fa a l'exercici de les competències de l'Estat, i s'han d'emetre en el termini de sis mesos a comptar de la recepció de la documentació requerida per a la seva emissió, inclòs, si s'escau, l'informe de la comunitat autònoma.

Transcorregut el termini previst en el paràgraf anterior sense que s'hagi emès l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil, s'entén que revesteix caràcter disconforme.

4. A falta de sol·licitud de l'informe preceptiu, així com en el supòsit de disconformitat, no es pot aprovar definitivament l'instrument de planificació territorial o urbanística en el que afecti l'exercici de les competències estatals.

5. L'informe que preveu aquesta disposició relativa als instruments de planejament que desenvolupin plans que prèviament hagin rebut l'informe favorable de conformitat amb aquest Reial decret, es regeix pel que disposa l'apartat 6 de l'article 29 del Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques, sempre que hi concorrin les circumstàncies següents:

a) Que ho hagi previst expressament l'informe de la Direcció General d'Aviació Civil relatiu al pla que desenvolupin.

b) Que el planejament de desenvolupament s'atengui a les condicions que, si s'escau, estableixi l'informe a què es refereix l'apartat anterior.

c) Que no s'hagin produït modificacions en el pla director aeroportuari amb posterioritat a la data de l'informe, que n'afectin el contingut.

6. Les administracions o els organismes competents per a l'aprovació definitiva del planejament territorial o urbanístic han de remetre a la Direcció General d'Aviació Civil, amb la màxima brevetat, el pla o instrument d'ordenació aprovat definitivament, acompanyat de la certificació de l'acte d'aprovació definitiva. El centre directiu ha de comprovar la inclusió de les servituds aeronàutiques i de les mesures que s'adoptin per garantir-ne el compliment efectiu i emetre resolució a aquest efecte. Transcorreguts dos mesos des de la recepció d'aquesta certificació sense que s'hi formulin objeccions, s'entén emesa la resolució en sentit favorable.»

#### **Disposició final segona.** *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'habilitació que confereix a l'Estat l'article 149.1.20.a de la Constitució en matèria de trànsit i transport aeri i els articles 149.1.8.a i 149.1.18.a del mateix text legal relatius, respectivament, al règim civil i a l'expropiació forçosa.

#### **Disposició final tercera.** *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 26 d'abril de 2013.

JUAN CARLOS R.

La vicepresidenta del Govern i ministra de la Presidència,  
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN