

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DA PRESIDENCIA

- 5166** *Real decreto 297/2013, do 26 de abril, polo que se modifica o Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas e polo que se modifica o Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto polo artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

A Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea, estableceu o réxime actualmente vixente das servidumes aeronáuticas nos seus artigos 51 a 54, desenvolvidos polo Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas, en diante o Decreto, que unificou nunha soa disposición a normativa anterior relacionada con estas servidumes e, ao mesmo tempo, a actualizou conforme as normas da Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Os corenta anos transcorridos desde a promulgación da normativa actualmente vixente nesta materia foron testemuña de numerosos cambios, tecnolóxicos e de toda índole, que se traduciron en sucesivas modificacións das normas internacionais aplicables á seguranza da navegación aérea, recollida polo que respecta aos aeródromos no volume I do anexo 14 do Convenio de aviación civil internacional feito en Chicago no 7 de decembro de 1944.

Esta evolución das normas internacionais non se viu reflectida na lexislación española sobre servidumes aeronáuticas, que non evolucionou neste tema desde 1972, salvo lixeiras modificacións introducidas mediante o Decreto 2490/1974, do 9 de agosto, polo que se modifica o artigo 30 do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas; o Real decreto 1541/2003, do 5 decembro, polo que se modifica o Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas, e o Decreto 1844/1975, do 10 de xullo, de servidumes aeronáuticas en heliportos, para regular excepcións aos límites establecidos polas superficies limitadoras de obstáculos arredor dos aeroportos e heliportos; e o Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, polo que se regula o procedemento de emisión dos informes previos ao planeamento de infraestruturas aeronáuticas, establecemento, modificación e apertura ao tráfico de aeródromos autonómicos, e se modifican o Real decreto 862/2009, do 14 de maio, polo que se aproban as normas técnicas de deseño e operación de aeródromos de uso público e se regula a certificación dos aeroportos de competencia do Estado; o Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas; e o Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto polo artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

O desfase existente entre a normativa actualmente vixente e os estándares e recomendacións establecidos pola OACI, recollidos agora polo dereito español mediante o Real decreto 862/2009, do 14 de maio, polo que se aproban as normas técnicas de deseño e operación de aeródromos de uso público e o Regulamento de certificación e verificación de aeroportos e outros aeródromos de uso público, fai necesaria unha revisión que incorpore á regulación das servidumes aeronáuticas as previsións necesarias para facilitar o cumprimento do establecido nos convenios internacionais de que España é signataria. En concreto, as superficies libres de obstáculos que recolle o citado Real decreto 862/2009, do 14 de maio, no capítulo IV das Normas técnicas de deseño e operación de aeródromos de uso público, non coinciden plenamente coas até o de agora contidas no Decreto, e prodúcense diferenzas que convén corrixir para asegurar que os obxectivos e fins da figura das servidumes aeronáuticas se corresponden precisamente coas necesidades actuais da operación aeroportuaria.

Esta adaptación á normativa internacional, unida á incorporación e actualización das características de novos sistemas aeronáuticos, exige a revisión dalgúns artigos para os axustar á citada normativa e ás novas normas técnicas adoptadas en España.

Por outro lado, actualízanse as servidumes das instalacións radioeléctricas dos radiofaros omnidireccionais VHF (VOR) e dos radares de vixilancia para un tipo particular de obstáculos, os aeroxeradores, así como a regulación do TACAN co obxecto de que goce da mesma protección que o radiofaro omnidireccional VHF (VOR).

Ademais, complétase a táboa II do Decreto, en concreto para as pistas con aproximación instrumental con clave de referencia D ou E, de modo que sexan provistas da mesma protección na súa área de aproximación que o resto das pistas cuxa aproximación é por instrumentos.

Ao mesmo tempo, modifícase tamén o contido do Decreto no relativo á protección da contorna dos aeroportos co fin de restrinxir as actividades humanas ou usos do solo que poidan supor perigo para as operacións aéreas ou un funcionamento incorrecto das instalacións radioeléctricas. Para maior clareza, inclúese unha lista de tales actividades a título de exemplo.

A redacción do capítulo IV, que pasa a regular unicamente o establecemento e os efectos das servidumes aeronáuticas, modifícase globalmente como consecuencia de todos os cambios que desde 1972, data de entrada en vigor do Decreto, experimentou a organización administrativa, en xeral, e a aeronáutica, en particular. Neste senso hai que salientar a existencia na actualidade de dous departamentos ministeriais con competencias (Defensa e Fomento), a creación da Axencia Estatal de Seguraza Aérea, a designación da Autoridade Nacional de Supervisión Civil en consonancia coa normativa europea, a atribución de competencias en materia aeroportuaria ás comunidades autónomas e a creación de novos organismos con personalidade xurídica propia e funcións de carácter administrativo en materia de aeroportos e navegación aérea. En particular, establécese a participación das autoridades competentes en materia de ordenación territorial e urbanística na tramitación das servidumes aeronáuticas.

Inclúese un novo capítulo V relativo ás actuacións en zona de servidume, no cal se pretende dotar os procedementos dunha maior axilidade na tramitación das autorizacións en materia de servidumes aeronáuticas, sen menoscabar a seguraza das operacións aéreas. Para tal fin, alixéirase o réxime xeral de autorizacións naqueles casos en que se inclúsen adecuadamente as limitacións inherentes a esas servidumes no planeamento urbanístico. Cando se trate de aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea ou aeródromo militar e un aeroporto, a aplicación desta excepción requirirá o informe previo vinculante do Ministerio de Defensa.

Co mesmo obxectivo, establécese unha modificación da disposición adicional segunda do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, na cal se regula a supervisión por parte do Ministerio de Fomento das revisións e modificacións dos instrumentos de planeamento, a fin de verificar, entre outros aspectos, a correcta inclusión das servidumes establecidas ou por establecer. Parte do contido da dita disposición adicional pasa a formar parte do corpo deste real decreto co fin de unificar todas as normas relativas á relación entre as servidumes aeronáuticas e o planeamento urbanístico.

Introduciuse, ademais, un artigo destinado a regular os efectos que o establecemento, modificación ou confirmación das servidumes aeronáuticas terán sobre os plans directores aeroportuarios e o planeamento territorial e urbanístico. Deste modo queda establecida a obrigaón de adaptar o planeamento ás servidumes, de acordo coa disposición adicional única da Lei 48/1960, do 21 de xullo.

Por outra parte é preciso completar, para os xestores aeroportuarios e de servizos de navegación aérea distintos da entidade pública empresarial Aeroportos Españois e Navegación Aérea, a súa contribución en materia de defensa destas servidumes de forma similar ás obrigaóns que xa están recollidas para esta entidade no seu estatuto. Neste senso, régúlase a súa participación na proposta e tramitación das servidumes, nos procedementos relativos aos informes, autorizacións ou outras actuacións co obxecto de

verificar o cumprimento das disposicións sobre servidumes aeronáuticas, así como con relación a aquelas outras actuacións que poidan emprenderse como consecuencia desas limitacións á propiedade. Para isto, inclúese unha remisión ao Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de febreiro de 2008, sobre normas comúns no ámbito da aviación civil e polo que se crea unha Axencia Europea de Seguranza Aérea, e se derroga a Directiva 91/670/CEE do Consello, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE, e ao correspondente Manual de aeroporto en relación coas obrigacións dos xestores aeroportuarios para garantiren a operación dos aeroportos en condicións de seguranza.

Por último, considerouse conveniente recoller expresamente a incidencia que a modificación do Real decreto lei 12/1978, do 27 de abril, sobre fixación e delimitación de facultades entre os ministerios de Defensa e de Transportes e Comunicacions en materia de aviación, introducida pola disposición derogatoria única da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, tivo no exercicio das competencias de ambos os departamentos.

As modificacións introducidas por este novo real decreto clarificarán, por tanto, as competencias que corresponden a cada organismo ou Administración, o cal reforzará o cumprimento, control e vixilancia das servidumes e simplificará o procedemento administrativo vixente.

Por todo isto, por proposta da ministra de Fomento e do ministro de Defensa, logo de aprobación do ministro de Facenda e Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado, logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 26 de abril de 2013,

DISPOÑO:

Artigo único. *Modificación do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas.*

O Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas, queda modificado como segue:

Un. O artigo 5 subdivídese en dous números.

No número 1 do artigo 5 modifícanse os puntos seis e sete e engádense os puntos once e doce.

«Seis. Superficie horizontal interna.—Superficie formada por un ou varios planos horizontais sobre un aeródromo e os seus arredores.»

«Sete. Superficie cónica.—Superficie simple ou complexa de pendente ascendente e cara a fóra que se estende desde a periferia da superficie horizontal interna.»

«Once. Elevación de referencia para a superficie horizontal interna.—Elevación de referencia que deberá terse en conta para definir a elevación da superficie horizontal interna.»

«Doce. Obstáculo.—Para efectos do presente regulamento, todo obxecto fixo (temporal ou permanente) ou móbil, ou partes del, que penetre nas servidumes aeronáuticas, ou ben que supere os cen metros de altura respecto ao nivel do terreo ou auga circundante.»

O número 2 do artigo 5 pasa a ter a seguinte redacción.

«Os ministerios de Defensa ou de Fomento, no ámbito das súas propias competencias, determinarán en cada caso, para cada aeródromo, os datos necesarios de limiares e puntos de referencia, tanto de aeródromo como de instalacións radioeléctricas, para os únicos efectos de aplicación das servidumes aeronáuticas, datos que non terán que coincidir cos contidos en calquera outra publicación oficial.»

Dous. As alíneas b) e c) do número un do artigo 6 quedan redactadas da seguinte maneira:

«b) Dous bordos laterais que, partindo dos extremos do bordo interior, se separan uniformemente con determinado grao de diverxencia, respecto á traxectoria nominal prevista, até a distancia máxima que figura na táboa I. Esta distancia mantense constante até o bordo exterior. O grao de diverxencia é o que figura na táboa I.

c) Un bordo exterior perpendicular á traxectoria nominal prevista á distancia máxima da táboa I e contido nun plano horizontal. A distancia entre o bordo interior e o bordo exterior fíxase na táboa I, e medírase sobre a proxección nun plano horizontal da traxectoria nominal prevista.

As dimensións da área de subida na engalaxe, medidas horizontalmente, non poderán ser menores que as dimensións que se indican na táboa I, excepto cando a xuízo do Ministerio de Fomento ou de Defensa, no ámbito das súas propias competencias, a seguranza das manobras das aeronaves permita reducir esas dimensións.»

Tres. As alíneas b) e c) do número tres do artigo 6 quedan redactadas como segue:

«b) Dous lados que parten dos extremos do bordo interior e diverxen na proporción determinada na táboa II respecto á traxectoria nominal prevista.

c) Un bordo exterior perpendicular á traxectoria nominal prevista á distancia da táboa II contido nun plano horizontal.

As dimensións da área de aproximación, medidas sobre a proxección nun plano horizontal da traxectoria nominal prevista, non serán menores que as especificadas na táboa II.»

Catro. O número seis do artigo 6 pasa a ter a seguinte redacción:

«Seis. Superficie horizontal interna.—En todo aeródromo establecerase unha superficie horizontal interna. Esta superficie poderá estar formada por un ou varios planos horizontais.

A altura da superficie horizontal interna será de 45 m sobre a elevación ou elevacións de referencia definidas para tal efecto.

A elevación ou elevacións de referencia estarán comprendidas entre a elevación máxima e mínima das pistas.

Como norma xeral para aeródromos con única pista de voo, establecerase unha superficie horizontal interna, como ilustra a figura 2, formada por dous arcos circulares, unidos ambos os arcos por rectas tanxentes. As proxeccións verticais sobre o terreo dos centros deses arcos coincidirán coas interseccións do eixe de pista cos bordos interiores das superficies de aproximación.

Nos aeródromos cunha soa pista, salvo que a súa lonxitude sexa superior a 3.100 metros, a superficie horizontal interna poderá consistir nunha superficie circular, como ilustra a figura 1, con centro no punto de referencia fixado con este fin.

Nos aeródromos con máis dunha pista de voo, establecerase unha superficie horizontal interna, como ilustra a figura 3, formada por arcos circulares, unidos todos os arcos por rectas tanxentes. As proxeccións verticais sobre o terreo dos centros destes arcos coincidirán coas interseccións do eixe de pista cos bordos interiores das superficies de aproximación.

No caso dun aeródromo con máis dunha pista de voo, con diferenzas considerables de elevación entre pistas, establecerase unha configuración xeométrica como a anterior, pero esta poderase dividir en dúas ou máis superficies horizontais, cada unha delas con distinta elevación de referencia.

Figura 1. Superficie horizontal interna simple

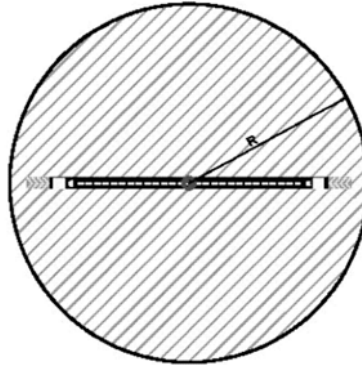


Figura 2. Superficie horizontal interna para pistas únicas

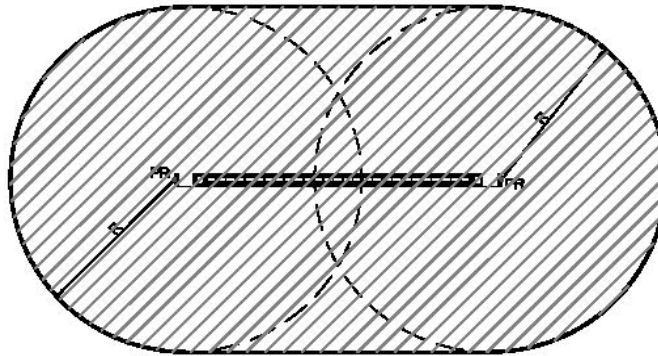
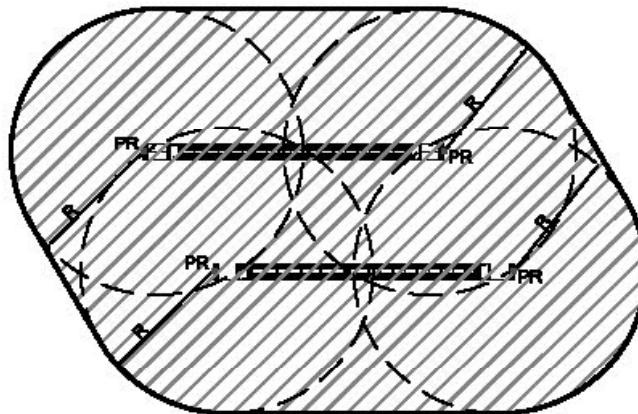


Figura 3. Superficie horizontal interna complexa para dúas pistas



Dependendo da letra clave da pista, o valor do radio deste círculo será:

- 4.000 metros cando o aeródromo teña algunha pista coa letra clave A, B ou C.
- 2.500 metros cando algunha pista sexa de letra clave D e non haxa ningunha da letra de clave A, B ou C.
- 2.000 metros cando sexa E.»

Cinco. O número sete do artigo 6 queda redactado da seguinte maneira:

«Sete. Superficie cónica.—Establecerase unha superficie cónica en todo o aeródromo.

Os límites da superficie cónica comprenderán:

- a) un bordo inferior que coincide coa periferia simple ou complexa da superficie horizontal interna; e
- b) un bordo superior situado a unha ou varias alturas determinadas sobre a superficie horizontal interna.

A pendente da superficie cónica medirase nun plano vertical perpendicular á periferia da superficie horizontal interna correspondente e será do 5%.

O límite superior da superficie cónica estará contido nun ou varios planos horizontais situados a:

- a) 100 metros sobre a superficie horizontal interna cando o aeródromo teña algunha pista con clave A ou B.
- b) 75 metros sobre a superficie horizontal interna cando o aeródromo teña algunha pista con clave C e non as haxa con letra clave A ou B.
- c) 55 metros sobre a superficie horizontal interna cando o aeródromo teña algunha pista con letra clave D e non as haxa con letra clave A, B ou C.
- d) 35 metros sobre a superficie horizontal interna cando a pista sexa de clave E.»

Seis. O artigo 7 pasa a ter a seguinte redacción:

«Artigo 7. *Altura límite dos obstáculos.*

Ningún novo obstáculo poderá exceder en altura os límites establecidos polas superficies anteriormente definidas.»

Sete. O artigo 9 queda redactado do seguinte modo:

«Artigo 9. *Apantallamentos.*

1. Poderase considerar que un obxecto está apantallado cando:

a) Se encontra situado por baixo do plano que pasa polo punto máis elevado do obstáculo que serve de apantallamento e forma unha pendente negativa do 10% coa horizontal que pasa por ese punto, calquera que for a dirección en que se encontre respecto ao aeródromo (excepto en sentido contrario á dirección deste), e a unha distancia, medida horizontalmente, non superior a cento cincuenta metros; ou,

b) Se encontra situado dentro do volume xerado pola translación horizontal do contorno do obstáculo que serve de apantallamento, en sentido oposto ao do aeródromo, e a unha distancia horizontal dese obstáculo non superior a cento cincuenta metros.

2. Cando nestes supostos se vulneren os límites establecidos polas servidumes aeronáuticas poderá solicitarse a autorización excepcional prevista no artigo 33.»

Oito. O artigo 10 pasa a ter a seguinte redacción:

«Artigo 10. *Servidume de limitación de actividades.*

1. A superficie comprendida dentro da proxección ortogonal sobre o terreo da área de servidumes aeronáuticas queda suxeita a unha servidume de limitación de actividades en virtude da cal a Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas propias competencias, poderán prohibir, limitar ou condicionar actividades que se sitúen dentro dela e poidan supor un perigo para as operacións aéreas ou para o correcto funcionamento das instalacións radioeléctricas. Esta posibilidade estenderase aos

usos do solo que faculten para a implantación ou exercicio das ditas actividades, e abranguerá, entre outras:

- a) As actividades que supoñan ou leven unida a construción de obstáculos de tal índole que poidan producir turbulencias.
- b) O uso de luces, incluídos proxectores ou emisores láser, que poidan crear perigos ou inducir a confusión ou erro.
- c) As actividades que impliquen o uso de superficies grandes e moi reflectoras que poidan dar lugar a cegamento.
- d) As actuacións que poidan estimular a actividade da fauna no contorno da zona de movementos do aeródromo.
- e) As actividades que dean lugar á implantación ou funcionamento de fontes de radiación non visible ou á presenza de obxectos fixos ou móbiles que poidan interferir co funcionamento dos sistemas de comunicación, navegación e vixilancia aeronáuticas ou afectalos negativamente.
- f) As actividades que faciliten ou leven unida a implantación ou funcionamento de instalacións que produzan fume, neboeiros ou calquera outro fenómeno que supoña un risco para as aeronaves.
- g) O uso de medios de propulsión ou sustentación aéreos para a realización de actividades deportivas ou de calquera outra índole.

2. As actividades e usos existentes e de nova implantación poderán prohibirse ou limitarse e, neste último caso, o seu exercicio quedará condicionado ao cumprimento das medidas de mitigación que se determinen.

3. O establecemento das prohibicións ou limitacións a que se refiren as epígrafes anteriores axustarase ao disposto no artigo 26 do presente real decreto no caso das actividades ou usos do solo existentes ou ao artigo 30 nos supostos de nova implantación, tendo en conta o previsto no Regulamento de execución (UE) n.º 1035/2011 da Comisión, do 17 de outubro de 2011, polo que se establecen requisitos comúns para a prestación de servizos de navegación aérea e se modifican o Regulamento (CE) n.º 482/2008 e o Regulamento (UE) n.º 691/2010.

4. Serán indemnizables as prohibicións ou limitacións que incidan sobre actividades en exercicio e afecten dereitos xa patrimonializados.

5. A Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas respectivas competencias, poderán establecer as prohibicións ou limitacións a que se refire o presente artigo de oficio ou por solicitude do xestor aeroportuario ou prestador de servizos de navegación aérea. Nos supostos en que actúen de oficio, pedirase informe do mencionado xestor aeroportuario ou prestador de servizos de navegación aérea.»

Novo. A táboa II do capítulo I queda modificada como segue:

«Táboa II. Área e superficie de aproximación

Clave de referencia para as características	A	B	C	D	E
Distancia do bordo interior ao limiar.	60 m	60 m	60 m	30 m	30 m
Lonxitude do bordo interior:					
a) Área de aproximación por instrumentos	300 m	300 m	300 m	300 m	300 m
b) Outras áreas de aproximación.	150 m	150 m	150 m	80 m	60 m
Diverxencias a cada lado:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
b) Outras áreas de aproximación.	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %
Lonxitude:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15.000 m	15.000 m	15.000 m	15.000 m	15.000 m
b) Outras áreas de aproximación.	3.000 m	3.000 m	3.000 m	2.500 m	1.600 m

Clave de referencia para as características	A	B	C	D	E
Pendente dos primeiros 3.000 m:					
a) Área de aproximación por instrumentos	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
b) Outras áreas de aproximación.	2,5 %	2,5 %	3,33 %	4 %	5 %
Pendente alén dos 3.000 m:					
a) Área de aproximación por instrumentos	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %
Cota da parte horizontal: A maior de:	a) 150 m sobre o limiar de pista b) A da parte horizontal da superficie libre de obstáculos na área de aproximación final.»				

Dez. A nota da táboa III do capítulo II queda redactada do seguinte modo:

«Nota.—A distancia «d», citada en (B) e (C), vén dada en metros, pola parte enteira da seguinte expresión:

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

d igual a dez máis douscentos setenta e tres pola raíz cadrada de (D/f), sendo D a distancia entre antenas, en quilómetros, e f a frecuencia máis baixa en MHz.»

Once. O artigo 16 modifícase engadindo unha nova táboa IV bis, que complementará a actual táboa IV e que soamente será válida para o caso en que os obstáculos sexan aeroxeradores:

«Táboa IV bis. Axudas á navegación para o caso en que os obstáculos sexan aeroxeradores

Instalación	Zona de seguranza — metros	Zona de limitación de alturas — metros	Superficie de limitación de alturas — Pendente (%)
Radiofaro omnidireccional VHF (VOR) e TACAN.	600	10.000	1,60
Radars de vixilancia primario (PSR)	300	30.000	1,75
Radars de vixilancia secundario (SSR)	300	30.000	1,75»

Doce. O último parágrafo da epígrafe «Equipamento de traxectoria de planaxe do sistema de aterraxe instrumental (GP/ILS) e radar de precisión para a aproximación (PAR)» da táboa IV. 2. Axudas á navegación do capítulo II, pasa a ter a seguinte redacción:

«— Superficie de limitación de alturas.—Estará definida polo plano de referencia até a súa intersección co plano a) e, a partir dela, por un plano de pendente do 2 %.»

Trece. O título e o número dous do artigo 20 quedan redactados como segue:

«Artigo 20. *Servidumes correspondentes á manobra baseada en dous NDB ou VOR e NDB ou TACAN e NDB.*»

«Dous. Área de aproximación final entre as dúas instalacións. Área simétrica, respecto á traxectoria nominal de aproximación, cun largo constante de 5.500 metros, que se estende entre as dúas instalacións.

Se a instalación é un VOR ou TACAN, o largo da área nesta instalación é de 4.600 metros.

Se a instalación interior está fóra do aeródromo, pero na área de aproximación final, o largo aumentará uniformemente até o comezo da área de aproximación frustrada na proporción resultante dunha desviación de 10 graos a cada lado da

traxectoria nominal de aproximación final para as instalacións NDB e de 5 graos para as instalacións VOR ou TACAN.»

Catorce. O título, o parágrafo inicial e o número cinco do artigo 21 quedan redactados do seguinte modo:

«Artigo 21. *Servidumes correspondentes á manobra VOR ou TACAN.*»

«Constitúen a zona de servidume aeronáutica, correspondentes á manobra nominal de aproximación por instrumentos VOR ou TACAN, as áreas e superficies que se determinan a seguir:»

«Cinco. Área de aproximación frustrada.—Área simétrica, respecto á traxectoria nominal de aproximación frustrada. Ten a súa orixe no extremo da área de aproximación final.

A partir deste punto alérgase, cunha diverxencia de 15 graos a cada lado, até unha distancia suficiente para que unha aeronave que suba con pendente de 2,5 % teña alcanzado unha altitude suficiente que lle garanta vía libre de obstáculos e que será fixada polo Ministerio de Defensa ou de Fomento, no ámbito das súas propias competencias, para cada aproximación VOR ou TACAN, en particular.»

Quince. O título, o parágrafo inicial e o número dous do artigo 24 quedan redactados como se indica a seguir:

«Artigo 24. *Servidumes correspondentes aos sistemas visuais indicadores de pendente de aproximación.*»

«Constitúen a zona de servidumes aeronáuticas correspondentes ao sistema visual indicador de pendente de aproximación as áreas e superficies que se determinan a seguir:»

«Dous. Superficie correspondente á aproximación efectuada co sistema visual indicador de pendente de aproximación.—Plano inclinado, de orixe común coas áreas a) e b). A súa pendente non será superior a 1,5 graos.»

Dezaseis. O capítulo IV desdóbrase en dous, capítulo IV e capítulo V, coa seguinte redacción:

«CAPÍTULO IV

Establecemento e efectos das servidumes aeronáuticas

Artigo 26. *Eliminación de obstáculos e limitación ou prohibición de actividades existentes por establecemento ou modificación de servidumes.*

1. Corresponde ao Ministerio de Fomento ou de Defensa conxuntamente ou a cada un por separado no ámbito das súas competencias, resolver, de oficio ou por instancia do xestor aeroportuario ou prestador de servizos de navegación aérea, sobre a eliminación ou modificación de obstáculos, instalacións, actividades ou usos do solo entre aqueles existentes ou autorizados nas zonas de servidumes aeronáuticas, logo de informe do citado xestor ou prestador de servizos, cando non solicitase a súa adopción.

Cando estas medidas afecten dereitos patrimonializados serán de aplicación as disposicións sobre expropiación forzosa.

Para tales efectos o titular ou xestor da infraestrutura aeronáutica ou prestador de servizos de navegación aérea terá a condición de beneficiario, e virá obrigado a presentar, ademais da documentación prevista na lexislación sobre expropiación forzosa, a avaliación económica desas medidas con relación á explotación do aeródromo ou instalación.

2. Cando por razóns de seguranza operacional for necesaria a adopción de medidas con carácter inmediato, poderá aplicarse o procedemento de urxencia, regulado na Lei de expropiación forzosa, para conseguir tal eliminación ou modificación.

Artigo 27. *Establecemento, confirmación ou modificación de servidumes.*

1. As servidumes aeronáuticas de cada aeródromo ou instalación estableceranse, modificaranse ou confirmaranse, caso este último se foron establecidas con carácter de urxencia, mediante acto administrativo que revestirá a forma de real decreto aprobado en consello de ministros, que definirá o seu contido e alcance, de conformidade co disposto no artigo 51 da Lei 48/1960, do 21 de xullo, sobre navegación aérea.

En caso de urxencia, tal como cando se prevexa unha inmediata posta en servizo das infraestruturas susceptibles de dispoñer de servidumes aeronáuticas ou cando se trate de evitar a aparición dun risco grave non previsto polas servidumes vixentes no momento, as servidumes aeronáuticas poderán establecerse mediante orde ministerial, e quedarán sen efecto se no prazo de doce meses non son confirmadas por real decreto.

No caso de bases aéreas abertas ao tráfico civil, aeródromos militares, bases aéreas e instalacións radioeléctricas para uso militar, corresponde ao Ministerio de Defensa propor o establecemento, modificación ou confirmación das servidumes aeronáuticas.

Nos aeródromos de utilización conxunta corresponderá conxuntamente ao Ministerio de Defensa e ao Ministerio de Fomento exercer esas competencias.

2. Os xestores aeroportuarios e os prestadores de servizos de navegación aérea poderán solicitar ao órgano competente para a súa proposta o establecemento, modificación ou confirmación das servidumes aeronáuticas. No caso de aeródromos de uso público ou destinados a servizos públicos de competencia autonómica, a solicitude deberá ser formulada polo órgano competente en materia de aeroportos da comunidade autónoma.

A solicitude dirixirase á Dirección Xeral de Aviación Civil acompañada da oportuna documentación que sexa determinada mediante orde ministerial. En todo caso, a documentación adxunta deberá conter, ao menos, unha memoria que xustifique a necesidade do establecemento de servidumes aeronáuticas, os documentos que definan e delimiten estas conforme o disposto no presente decreto, incluíndo os planos onde se representen, así como unha proposta das medidas que se vaian adoptar en relación cos obstáculos ou actividades existentes que vulneren as servidumes aeronáuticas por establecer ou modificar ou supoñan un risco para a navegación aérea, despois de seren analizadas polo solicitante mediante un estudo aeronáutico de seguranza, e unha avaliación económica do que poida supor o efectivo establecemento das servidumes en cada aeroporto ou instalación de navegación aérea, e o seu alcance respecto á rendibilidade media desa instalación conforme os criterios xerais do Regulamento (UE) n.º 691/2010, da Comisión, do 29 de xullo de 2010, que adopta un sistema de avaliación do rendemento para os servizos de navegación aérea e as funcións de rede e que modifica o Regulamento (CE) n.º 2096/2005, polo que se establecen requisitos comúns para a prestación de servizos de navegación aérea.

3. No caso de que se propoña a eliminación ou modificación de obstáculos ou actividades que afecten dereitos patrimonializados, iniciárase o correspondente procedemento de expropiación, que será tramitado conforme as correspondentes previsións legais, sen prexuízo das determinacións sobre aspectos puntuais que figuran no presente real decreto con carácter adicional ou aclaratorio. Corresponde ao xestor aeroportuario ou prestador de servizos de navegación aérea achegar o proxecto de expropiación na súa condición de beneficiario, incluíndo unha relación concreta e individualizada dos bens ou dereitos cuxa ocupación ou disposición se

consideren necesarias, na cal se expresará o estado material e xurídico de cada un dos bens ou dereitos, os nomes dos propietarios ou dos seus representantes, con indicación da súa residencia e domicilio, e os de cantos sexan titulares dalgún dereito ou interese indemnizable, afectados pola expropiación.

O procedemento ou procedementos de expropiación derivados do establecemento, modificación ou confirmación de servidumes aeronáuticas poderán elaborarse e aprobarse conxuntamente co real decreto ou orde ministerial correspondente ou con posterioridade á súa aprobación a medida que resulte necesario.

4. O procedemento para o establecemento, modificación ou confirmación das servidumes aeronáuticas tamén poderá tramitarse por iniciativa dos ministerios de Defensa ou Fomento no ámbito das súas propias competencias, conforme o procedemento que se estableza mediante orde, e neste caso darase audiencia ao titular ou xestor aeroportuario ou prestador de servizos de navegación aérea e requirirase para que presente a documentación correspondente á súa condición de beneficiario da expropiación forzosa.

Antes de aprobar as propostas de reais decretos de servidumes aeronáuticas consultarase os interesados, mediante un trámite de información pública, e as administracións públicas territoriais afectadas, dos proxectos de reais decretos, os planos en que se reflectan as superficies afectadas polas servidumes aeronáuticas e as memorias que as xustifiquen. Esta documentación será publicada nunha páxina web do Ministerio de Fomento ou Defensa, segundo corresponda, e da entidade propoñente, ademais de pórse á disposición dos interesados en soporte papel, indicando os lugares onde poden consultarse os documentos. O Ministerio de Defensa poderá excluír do trámite de consulta aquela documentación relativa a instalacións afectas á defensa nacional que, polo seu carácter confidencial, non deba ser publicada.

Cando, por razóns de urxencia derivadas da necesidade de garantir a seguranza aérea ou a regularidade das operacións, se establezan ou modifiquen provisoriamente servidumes aeronáuticas mediante orde ministerial de acordo co previsto no artigo 51 da Lei 48/1960, do 21 de xullo, de navegación aérea, poderá prescindirse da información pública no procedemento da súa aprobación. Se se omitir este trámite, cumprirase con ocasión da instrución do procedemento de aprobación do real decreto que as confirme.

5. Aprobados o real decreto mediante o que se establecen, modifican ou confirman as servidumes aeronáuticas, ou a orde ministerial ditada por razóns de urxencia, o Ministerio de Fomento ou o de Defensa, no ámbito das súas propias competencias, comunicarao, co envío dos planos en que se reflectan as superficies afectadas polas servidumes, do real decreto ou orde ministerial e da súa memoria xustificativa, aos delegados ou subdelegados do Goberno con competencia na provincia afectada, para o seu cumprimento polos organismos autonómicos, provinciais e municipais, para o cal se lles dará a máxima publicidade e difusión. Igualmente, será publicada a citada documentación nunha páxina web do Ministerio de Fomento ou Defensa, segundo corresponda, salvo aquela documentación relativa a instalacións afectas á defensa nacional que, polo seu carácter confidencial, non fose sometida a información pública.

Artigo 28. *Instalacións do Ministerio de Defensa.*

1. Para o establecemento das servidumes aeronáuticas correspondentes a bases aéreas, aeródromos militares ou zonas militares en aeródromos de utilización conxunta, así como instalacións radioeléctricas de navegación aérea de interese para a defensa, aplicarase o disposto neste real decreto, en canto sexa compatible coa defensa nacional, especificando no real decreto de establecemento, modificación ou confirmación de servidumes o alcance das servidumes que se impoñan.

2. No caso de servidumes competencia do Ministerio de Defensa, as referencias contidas neste real decreto ao xestor aeroportuario ou ao prestador de servizos de navegación aérea entenderanse feitas ao propio Ministerio de Defensa ou ao órgano que este designe.

CAPÍTULO V

Actuacións en zonas de servidume

Artigo 29. *Incorporación das servidumes aeronáuticas aos plans directores e ao planeamento territorial ou urbanístico.*

1. A aprobación do establecemento, modificación ou confirmación das servidumes aeronáuticas comportará para calquera plan ou instrumento de ordenación estatal, autonómico ou local que se encontre afectado, a incorporación das limitacións que estas impoñen ás determinacións que legalmente constitúen o ámbito obxectivo de cada un dos instrumentos referidos, de acordo co establecido na disposición adicional única da Lei 48/1960, do 21 de xullo. Para tales efectos, será obrigatoria a adaptación dos plans ou instrumentos de ordenación territorial ou urbanística en vigor no prazo que determine a lexislación aplicable ou, na súa falta, o de seis meses, e non serán de aplicación, mentres tanto, as determinacións do planeamento urbanístico que non resulten acordes coas servidumes aprobadas.

As servidumes establecidas quedarán integradas nos plans directores aeroportuarios de acordo co que dispoña o correspondente real decreto ou orde ministerial que aprobe as servidumes aeronáuticas.

2. Os proxectos de plans ou instrumentos de ordenación urbanística ou territorial, ou os da súa revisión ou modificación, que afecten os espazos suxeitos ás servidumes aeronáuticas das instalacións aeronáuticas civís, serán sometidos a informe da Dirección Xeral de Aviación Civil do Ministerio de Fomento. Para isto, previamente á aprobación inicial do instrumento de ordenación, o organismo competente do planeamento solicitará da Dirección Xeral de Aviación Civil a emisión dese informe. Os informes relativos ás modificacións ou revisións de planeamento limitaranse aos aspectos que fosen obxecto de alteración.

No caso de aeródromos utilizados conxuntamente por unha base aérea ou aeródromo militar e un aeroporto, requirirase o informe previo do Ministerio de Defensa.

Estes informes terán o carácter de preceptivos e vinculantes no que se refire á compatibilidade do planeamento coas servidumes aeronáuticas. Neles identificaranse os ámbitos ou sectores do planeamento urbanístico sometido a informe que poderán acollerse ao previsto no artigo 32, así como as condicións particulares adicionais que resulten necesarias para garantir o cumprimento das servidumes aeronáuticas para os efectos do previsto nos artigos 31, 32 ou 33.

O prazo para a emisión destes informes é de seis meses contados desde a recepción da documentación requirida, incluído o informe do Ministerio de Defensa e, se for o caso, o da comunidade autónoma. Transcorrido este prazo sen que se emita o informe ou informes preceptivos e vinculantes, entenderanse emitidos con carácter desconforme.

Na falta de solicitude do informe preceptivo, así como no suposto de desconformidade, non se poderá aprobar definitivamente o instrumento de planificación territorial ou urbanística no que afecte o exercicio das competencias estatais.

3. Para as servidumes de aeródromos de competencia autonómica de uso público ou destinados a servizos públicos, o informe da Dirección Xeral de Aviación Civil emitirase logo de informe do órgano competente en materia de aeroportos da comunidade autónoma sobre a compatibilidade do proxecto coas servidumes aeronáuticas. O órgano competente para a tramitación do planeamento presentará

a solicitude ante a Dirección Xeral de Aviación Civil xunto co informe do órgano competente en materia de aeroportos da comunidade autónoma.

4. No caso de instalacións incluídas nas determinacións dos plans directores dos aeroportos de interese xeral, o informe sobre as servidumes vixentes formará parte do contido do que se debe emitir conforme a disposición adicional segunda do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto polo artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

5. Excepcionalmente, a Dirección Xeral de Aviación Civil poderá emitir informe favorable aos plans e instrumentos de ordenación en que se inclúan actuacións que vulneren as servidumes aeronáuticas, sempre que quede demostrado, a xuízo da autoridade nacional de supervisión competente, que non se compromete nin a seguranza nin a regularidade das operacións das aeronaves no aeródromo.

Con tal fin o organismo ou Administración que solicite o informe citado no parágrafo anterior deberá presentar un estudo aeronáutico de seguranza, subscrito por un técnico competente, que será obxecto de consulta ao xestor aeroportuario ou ao fornecedor de servizos de navegación aérea e de informe da Autoridade Nacional de Supervisión Civil.

O informe favorable emitido con carácter excepcional nestes supostos deberá sinalar, se for o caso, as condicións particulares adicionais que resulten necesarias para garantir a seguranza das operacións aéreas.

6. No caso dos instrumentos de planeamento que desenvolvan plans que previamente recibiron informe favorable conforme este real decreto, o órgano competente para a súa aprobación definitiva remitirá á Dirección Xeral de Aviación Civil certificación da conformidade deses instrumentos co planeamento que desenvolvan, nas condicións que, se foi caso diso, estableceu o informe favorable emitido en relación ao plan. A Dirección Xeral de Aviación Civil disporá dun prazo de tres meses para solicitar información adicional ou documentación complementaria ou manifestar a súa desconformidade co planeamento proposto. Transcorrido este prazo sen pronunciamento expreso, entenderase emitido informe en senso favorable.

Idéntico réxime de informe aplicarase a aqueles planeamentos de carácter puntual ou que non afecten a totalidade dun termo municipal, que ordenen fisicamente ámbitos que non permitan aumentos de alturas respecto ás determinacións urbanísticas existentes nas áreas suxeitas a servidumes aeronáuticas ou novas vulneracións desas servidumes aeronáuticas, aspectos que deberán vir acreditados na certificación emitida polo órgano competente para a aprobación definitiva do planeamento.

O procedemento previsto nos parágrafos anteriores desta epígrafe só será aplicable nos casos en que expresamente a Dirección Xeral de Aviación Civil permita a súa aplicación, conforme as condicións que para tal efecto estableza no seu informe previo ao planeamento que se desenvolva.

O procedemento previsto nesta epígrafe non será aplicable para aqueles supostos en que o informe previo previse expresamente outra cosa, ou se producen modificacións nas servidumes aeronáuticas con posterioridade á data do informe que afecten o contido deste.

7. As administracións ou organismos competentes para a aprobación definitiva do planeamento territorial ou urbanístico deberán remitir á Dirección Xeral de Aviación Civil, o antes posible, o plan ou instrumento de ordenación aprobado definitivamente, acompañado de certificación do acto de aprobación definitiva. O centro directivo comprobará a inclusión das servidumes aeronáuticas e das medidas que se adopten para garantir o seu cumprimento efectivo e resolverá para o efecto. Transcorridos dous meses desde a recepción da certificación sen que se formulen reparos, entenderase emitida resolución en senso favorable.

Artigo 30. *Condicións para a realización de actuacións en zonas de servidume ou que supoñan obstáculos.*

1. Non poderán adquirirse dereitos en contra das servidumes aeronáuticas. As administracións públicas non poderán autorizar, nin expresa nin implicitamente ou mediante consideración favorable dunha comunicación previa ou declaración responsable, ningunha construción, instalación ou plantación nos espazos e zonas afectados por servidumes aeronáuticas ou que poida constituír obstáculo conforme o previsto no presente real decreto, sen o acordo previo favorable da Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas propias competencias.

O mesmo acordo favorable exixirase para as actuacións non suxeitas a control previo administrativo.

As persoas físicas ou xurídicas soamente poderán desenvolver actuacións tales como construcións, instalacións ou plantacións con pleno respecto ao contido da normativa sobre servidumes aeronáuticas. Para tales efectos, non poderán desenvolverse actuacións que se encontren nos espazos e zonas afectados por servidumes aeronáuticas ou que poidan ser consideradas obstáculos, se as autorizacións emitidas polas administracións públicas non contan co acordo previo favorable da Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas propias competencias.

2. Os organismos, entidades e administracións competentes en materia de urbanismo e obras públicas, así como en materia de transporte, distribución, comercialización e fornecemento de enerxía eléctrica e no establecemento da autorización e planificación de instalacións do dominio público radioeléctrico, están obrigadas a obter o acordo favorable da Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, segundo corresponda, e colaborarán coa Administración aeronáutica para garantir o pleno cumprimento das servidumes.

3. Non será necesario o acordo previo favorable a que se refire o número 1 para as actuacións que leven a cabo os xestores aeroportuarios ou prestadores de servizos de navegación aérea no interior do recinto dos aeródromos e das instalacións radioeléctricas para a navegación aérea no exercicio das súas funcións como tales.

Artigo 31. *Procedemento e órgano competente en materia de actuacións en zonas de servidume.*

1. Corresponde ao órgano competente do Ministerio de Defensa adoptar as resolucións previstas nos artigos 30 e 32 en relación cos aeródromos militares, bases aéreas, bases abertas ao tráfico civil e instalacións de radioaxudas militares.

2. Corresponde á Autoridade Nacional de Supervisión Civil adoptar esas resolucións en relación cos aeródromos civís e as instalacións de navegación aérea civís, e a ambos os ministerios conxuntamente respecto aos aeródromos de utilización conxunta.

3. No caso de actuacións que requiran licenza ou autorización da Administración con competencias urbanísticas, esta solicitará á Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou ao órgano competente do Ministerio de Defensa, segundo corresponda, o acordo previo previsto no artigo 30.

Así mesmo, as administracións públicas, organismos e entidades solicitarán, á Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou ao órgano competente do Ministerio de Defensa segundo corresponda, o mencionado acordo previo cando sexan as promotoras de actuacións que non requiran licenza ou autorización da Administración con competencias urbanísticas, antes da súa execución.

A Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas respectivas competencias, precedendo os informes e trámites oportunos, entre os cales se inclúe a audiencia ao xestor aeroportuario ou prestador de servizos de navegación aérea, ditará o acordo que proceda sobre as peticións formuladas.

4. O prazo para a emisión do acordo previo para a realización de actuacións en zonas de servidume aeronáutica será de seis meses, transcorridos os cales se entenderá emitido en senso desfavorable.

Artigo 32. Procedemento aplicable para actuacións en zonas de servidume incluídas en plans sometidos a informe previamente.

1. A tramitación do acordo favorable previsto no artigo 30 en zonas de servidume incluídas en plans sometidos a informe previamente con carácter favorable desenvolverase conforme o previsto no presente artigo. Para tales efectos, consideraranse actuacións en zonas de servidume incluídas en plans sometidos a informe previamente con carácter favorable:

a) As actuacións contidas en plans urbanísticos ou territoriais que recibisen informe favorable do Ministerio de Fomento e, se for o caso, do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas respectivas competencias, conforme o disposto neste real decreto ou no Real decreto 2591/1998, do 4 decembro.

b) As actuacións previstas en instrumentos de desenvolvemento dos plans urbanísticos ou territoriais sempre que se previse expresamente esta posibilidade nos informes a que se refire a alínea a) anterior e o desenvolvemento se realice conforme as condicións establecidas nos ditos informes.

2. Nos supostos a que se refire o número anterior, os organismos e administracións competentes para o outorgamento das correspondentes licenzas ou os organismos e entidades responsables da súa execución cando a actuación non precise licenza, remitirán á Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou ao órgano competente do Ministerio de Defensa, segundo corresponda, certificación das características da actuación, da súa inclusión nos supostos a que se refire o número anterior e da súa adecuación ao planeamento sometido a informe previamente con carácter favorable.

3. A Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, o prestador de servizos de navegación aérea e o xestor aeroportuario poderán solicitar da Administración competente para o outorgamento de licenzas de construción, instalación ou autorización de plantación ou actividade ou da entidade ou organismo competente para a súa execución sen licenza, información sobre as características das actuacións, así como a xustificación documental da súa adecuación ás disposicións en materia de servidumes aeronáuticas e ás condicións impostas, se for o caso, no informe favorable do planeamento previsto no artigo 29.

4. O prazo para a emisión do acordo previo para a realización de actuacións en zonas de servidume incluídas en plans sometidos a informe previamente con carácter favorable será de tres meses, transcorridos os cales se entenderá emitido en senso favorable. O transcurso deste prazo quedará interrompido pola solicitude de información adicional prevista na epígrafe anterior.

5. O procedemento previsto no presente artigo non será de aplicación cando se producisen modificacións nas servidumes aeronáuticas con posterioridade á aprobación do planeamento que ampare a actuación de que se trate.

Artigo 33. Autorizacións excepcionais.

1. A Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas respectivas competencias, poderán autorizar con carácter excepcional a construción de edificacións ou instalacións naqueles casos en que, aínda superándose os límites establecidos polas servidumes aeronáuticas, quede acreditado, a xuízo do órgano competente, que non se compromete a seguranza nin queda afectada de modo significativo a regularidade das operacións de aeronaves.

Para tales efectos, os promotores de novas actuacións poderán presentar un estudo aeronáutico de seguranza en que se demostre que non se compromete a

seguranza nin queda afectada de modo significativo a regularidade das operacións de aeronaves ou que se trata dun suposto de apantallamento.

2. Así mesmo, a Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou o órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas propias competencias, poderán autorizar a construción de edificacións ou instalacións que estean apantalladas por outros obstáculos naturais ou artificiais xa existentes nos termos previstos no artigo 9.

3. As solicitudes de autorización excepcional previstas nas epígrafes anteriores resolveranse no seo do procedemento establecido no artigo 31, logo de avaliación dos riscos para a seguranza e a regularidade da navegación aérea de acordo co previsto na epígrafe C.1.a) do Regulamento (CE) nº 216/2008 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de febreiro de 2008, sobre normas comúns no ámbito da aviación civil e polo que se crea unha Axencia Europea de Seguranza Aérea, e se derroga a Directiva 91/670/CEE do Consello, o Regulamento (CE) nº 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE.

Artigo 34. *Verificación e salvagarda do cumprimento das servidumes aeronáuticas.*

1. Corresponde aos xestores aeroportuarios ou prestadores dos servizos de navegación aérea o cumprimento do previsto no artigo 8 bis.4 do Regulamento (CE) nº 216/2008 do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de febreiro de 2008, e o Documento 9774, Manual de certificación de aeródromos, da OACI, mediante a adopción das medidas que consideren necesarias utilizando os medios propios de que dispoñen e no ámbito da súa competencia.

Os xestores aeroportuarios ou prestadores de servizos de navegación aérea deberán comunicar as vulneracións das servidumes á Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou ao órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas respectivas competencias, e proporán a adopción de medidas adecuadas para a defensa desas servidumes cando os seus propios medios resulten insuficientes, así como solicitar o concurso de calquera outra autoridade e Administración pública que sexan competentes, incluídas as forzas e corpos de seguranza do Estado, considerando mesmo o estipulado no artigo 26.

2. Os procedementos para facer efectivas as servidumes aeronáuticas, mencionados no número anterior respecto aos recintos aeroportuarios dos aeródromos certificados serán os incluídos na parte 4 do Manual de aeroporto.

Nos aeródromos civís non certificados e nas instalacións radioeléctricas civís de axudas á navegación aérea, os citados procedementos serán elaborados polo xestor aeroportuario ou o fornecedor de servizos de navegación aérea, e serán aprobados polo órgano competente en cada caso.

3. Corresponde á Autoridade Nacional de Supervisión Civil ou ao órgano competente do Ministerio de Defensa, no ámbito das súas propias competencias, resolver, de oficio ou por proposta do xestor aeroportuario ou do prestador de servizos de navegación aérea, acerca da adopción de medidas destinadas a facer efectivas as servidumes aeroportuarias, incluída a eliminación de obstáculos, instalacións, actividades ou usos do solo xurdidos con posterioridade ao establecemento, modificación ou confirmación das servidumes que contraveñan as servidumes aeronáuticas establecidas ou as resolucións específicas adoptadas sobre elas.

Os ministerios de Fomento e de Defensa poderán proceder, logo de apercibimento aos infractores das servidumes aeronáuticas xa establecidas, á execución das resolucións referidas no parágrafo anterior, nos termos previstos nos artigos 93 e seguintes da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

A adopción das medidas destinadas a facer efectivas as servidumes aeroportuarias realizarase sen prexuízo e con independencia da imposición de sancións consonte a lexislación sobre seguranza aérea.

Dezasete. Engádese unha disposición derradeira única co seguinte texto:

«Disposición derradeira única. *Habilitación para o desenvolvemento e execución.*

Autorízanse os ministros de Fomento e Defensa para ditaren, no ámbito das súas propias competencias, as normas de execución e desenvolvemento do presente real decreto.

Así mesmo, autorízase o ministro de Fomento para incorporar as modificacións técnicas derivadas da aprobación de emendas ao anexo 14 do Convenio sobre aviación civil internacional.»

Disposición adicional única. *Servidumes acústicas*

As servidumes acústicas quedan fóra do ámbito de aplicación deste real decreto e rexeranse pola súa propia normativa.

Disposición transitoria primeira. *Procedementos en tramitación*

As propostas de servidumes aeronáuticas que se encontren en tramitación adaptaranse ás especificacións do presente real decreto, mais serán válidos os actos xa finalizados.

Disposición transitoria segunda. *Servidumes actuais.*

As servidumes aeronáuticas aprobadas con anterioridade á data de entrada en vigor do presente real decreto manterán a súa vixencia en canto non se proceda á súa actualización. A actualización desas servidumes realizarase no prazo de seis anos.

En caso de non ser necesaria ningunha actualización, farase pública esta circunstancia mediante publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto polo artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

A disposición adicional segunda do Real decreto 2591/1998, do 4 de decembro, sobre a ordenación dos aeroportos de interese xeral e a súa zona de servizo, en execución do disposto polo artigo 166 da Lei 13/1996, do 30 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, modificada pola disposición derradeira terceira do Real decreto 1189/2011, do 19 de agosto, queda redactada como segue:

«Disposición adicional segunda. *Remisión ao Ministerio de Fomento dos proxectos urbanísticos que afecten a zona de servizo de aeroportos de interese xeral.*

1. As administracións ou organismos competentes para a tramitación do planeamento territorial ou urbanístico remitirán ao Ministerio de Fomento, antes da súa aprobación inicial ou trámite equivalente, os proxectos de plans ou instrumentos de ordenación urbanística ou territorial, ou de calquera outra índole, que ordenen fisicamente o territorio, así como as súas revisións ou modificacións, sempre que inclúan dentro do seu ámbito a zona de servizo aeroportuario ou espazos suxeitos a servidumes aeronáuticas ou acústicas establecidas ou por establecer en virtude da Lei de navegación aérea, co obxecto de que emita informe con carácter preceptivo e vinculante con relación ao exercicio das competencias exclusivas do Estado, en particular sobre a cualificación da zona de servizo aeroportuaria como sistema xeral e o tipo de afectación e os usos que se pretenden asignar aos espazos afectados por servidumes aeronáuticas ou acústicas.

En relación coas servidumes aeronáuticas establecidas ou por establecer en virtude da Lei de navegación aérea, o informe adecuarase ás disposicións previstas no artigo 29 do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas.

2. Os informes poderán ser obxecto de consulta previa co xestor das instalacións.

3. Os informes emitidos pola Dirección Xeral de Aviación Civil son preceptivos e vinculantes no que se refire ao exercicio das competencias do Estado, e emitiranse no prazo de seis meses contados desde a recepción da documentación requirida para a súa emisión, incluído, se for o caso, o informe da comunidade autónoma.

Transcorrido o prazo previsto no parágrafo anterior sen que se emitise o informe da Dirección Xeral de Aviación Civil, entenderase que reviste carácter desconforme.

4. Na falta de solicitude do informe preceptivo, así como no suposto de desconformidade, non se poderá aprobar definitivamente o instrumento de planificación territorial ou urbanística no que afecte o exercicio das competencias estatais.

5. O informe previsto nesta disposición relativo aos instrumentos de planeamento que desenvolvan plans previamente sometidos a informe favorable conforme este real decreto, rexerese polo disposto no número 6 do artigo 29 do Decreto 584/1972, do 24 de febreiro, de servidumes aeronáuticas sempre que concorran as seguintes circunstancias:

- a) Que así o previse expresamente o informe da Dirección Xeral de Aviación Civil relativo ao plan que desenvolvan.
- b) Que o planeamento de desenvolvemento se ataña ás condicións que, se for o caso, estableza o informe a que se refire a alínea anterior.
- c) Que non se producisen modificacións no plan director aeroportuario con posterioridade á data do informe que afecten o contido deste.

6. As administracións ou organismos competentes para a aprobación definitiva do planeamento territorial ou urbanístico deberán remitir á Dirección Xeral de Aviación Civil, o antes posible, o plan ou instrumento de ordenación aprobado definitivamente, acompañado de certificación do acto de aprobación definitiva. O centro directivo comprobará a inclusión das servidumes aeronáuticas e das medidas que se adopten para garantir o seu cumprimento efectivo e resolverá para o efecto. Transcorridos dous meses desde a recepción desa certificación sen que se formulen reparos, entenderase emitida resolución en senso favorable.»

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da habilitación conferida ao Estado polo artigo 149.1.20.^a da Constitución en materia de tránsito e transporte aéreo e os artigos 149.1.8.^a e 149.1.18.^a do mesmo texto legal relativos, respectivamente, ao réxime civil e á expropiación forzosa.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 26 de abril de 2013.

JUAN CARLOS R.

A vicepresidenta do Goberno e ministra da Presidencia,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN