



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 310/2022, de 3 de mayo, por el que se completa el régimen jurídico para la aprobación de los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo.

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 107, de 05 de mayo de 2022
Referencia: BOE-A-2022-7319

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	5
Artículo 1. Objeto.	5
Artículo 2. Definiciones.	5
Artículo 3. Ámbito de aplicación.	6
CAPÍTULO II. Cambios de espacio aéreo	7
Sección 1.ª Cambios de espacio aéreo permanentes	7
Artículo 4. Estructuras de espacio aéreo permanentes.	7
Artículo 5. Diseño de estructuras de espacio aéreo permanentes.	7
Artículo 6. Solicitud de cambio de espacio aéreo permanente.	8
Artículo 7. Evaluación ambiental de cambios de espacio aéreo que incluyan procedimientos civiles de vuelo nuevos, modificación de existentes o supongan un cambio en la operación de un aeródromo.	9
Artículo 8. Remisión de las solicitudes a la Comisión Interministerial entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	9
Artículo 9. Aprobación de cambios de espacio aéreo permanentes.	9
Artículo 10. Efectos.	10
Artículo 11. Revisión periódica del diseño de estructuras de espacio aéreo permanentes.	10
Sección 2.ª Cambios de espacio aéreo temporales.	10
Artículo 12. Estructuras de espacio aéreo temporales.	10

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 13. Pruebas de innovación de espacio aéreo..	11
CAPÍTULO III. Procedimientos civiles de vuelo	11
Sección 1.ª Certificación de proveedor de servicios de diseño de procedimientos de vuelo.	11
Artículo 14. Certificación de proveedor de servicios de diseño de procedimientos de vuelo.	11
Sección 2.ª Aprobación de procedimientos civiles de vuelo.	11
Artículo 15. Competencias y obligaciones en materia de procedimientos civiles de vuelo.	11
Artículo 16. Solicitud de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo..	12
Artículo 17. Diseño de procedimientos civiles de vuelo.	13
Artículo 18. Coordinaciones entre los principales actores involucrados.	13
Artículo 19. Evaluación ambiental.	13
Artículo 20. Aprobación de los procedimientos civiles de vuelo.	14
Artículo 21. Efectos.	14
Artículo 22. Mantenimiento continuo y revisión periódica del diseño de los procedimientos civiles de vuelo..	15
CAPÍTULO IV. Interacción entre los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo y coordinación entre éstos y otros instrumentos aeronáuticos	15
Artículo 23. Interacción entre los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo.	15
Artículo 24. Coordinación con otros instrumentos de carácter aeronáutico.	15
CAPÍTULO V. Financiación.	16
Artículo 25. Financiación en el proceso de establecimiento o modificación de estructuras de espacio aéreo o procedimientos civiles de vuelo..	16
<i>Disposiciones adicionales</i>	16
Disposición adicional única. No incremento de gasto público.	16
<i>Disposiciones transitorias</i>	16
Disposición transitoria primera. Estructuras de espacio aéreo y procedimientos civiles de vuelo en tramitación.	16
Disposición transitoria segunda. Revisión periódica y mantenimiento continuo.	16
<i>Disposiciones finales</i>	16
Disposición final primera. Revisión periódica de las estructuras de espacio aéreo ya publicadas.	16
Disposición final segunda. Revisión del periodo de uso y horario de activación de las estructuras de espacio aéreo ya publicadas..	16
Disposición final tercera. Título competencial.	17
Disposición final cuarta. Habilitación para el desarrollo y adaptación.	17

Disposición final quinta. Entrada en vigor. 17

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

Mediante el presente real decreto se completa el ordenamiento jurídico español desarrollando el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen los requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) n.º 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011, tras su modificación parcial por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión de 14 de febrero de 2020 por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 923/2012, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 y el Reglamento (UE) 2017/373 en lo que respecta a los requisitos para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el diseño de estructuras del espacio aéreo, la calidad de los datos y la seguridad de las pistas, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 73/2010, a fin de exigir a los usuarios del espacio aéreo determinadas obligaciones que permitan garantizar que las estructuras del espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo previstos en esta norma sean diseñados, validados y aprobados antes de que puedan ser desplegados y utilizados por las aeronaves. Este nuevo régimen jurídico debe convivir con el actualmente vigente referido a aquellas estructuras de espacio aéreo y procedimientos de vuelo no contempladas en él.

Completa además, sin modificarla, la regulación relativa a las estructuras de espacio aéreo, contenida en el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre y en el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).

Estas normas se completan fijando el procedimiento que regula la aprobación de los cambios de espacio aéreo, señalando las personas o entidades habilitadas para su diseño, quiénes pueden solicitarlos, dónde se formula la solicitud, los documentos que deberán acompañarse y la tramitación ante el órgano colegiado que deberá acordar el establecimiento de tales estructuras o su modificación. Se introduce, además una distinción en la tramitación de las estructuras de espacio aéreo en función de su marco temporal, diferenciándose entre las permanentes y las temporales, y se recoge la figura de las estructuras destinadas a la innovación tecnológica como supuesto especial de temporalidad.

En relación con los procedimientos civiles de vuelo se regula *ex novo* esta materia que hasta la fecha carecía de una regulación formal. Para ello se considera necesario deslindar claramente las competencias para el diseño de los mismos, de forma que se garantice la independencia de las autoridades competentes para el ejercicio de las funciones de certificación, supervisión y ejecución con respecto a los proveedores de servicios.

Asimismo, conviene establecer el procedimiento para la aprobación y modificación de dichos procedimientos de vuelo, señalando quienes están facultados para proponerlos, diseñarlos y aprobarlos cuando corresponda.

En la elaboración del presente real decreto se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En relación con los principios de necesidad, eficacia, y seguridad jurídica, la norma responde a la razón de interés general que supone dotar a la administración aeronáutica y a los usuarios del espacio aéreo, por primera vez en esta materia, de procedimientos claros y

predecibles específicos, lo que facilita su conocimiento y comprensión por parte de los agentes del sector, y otros afectados, y de un reparto competencial coherente con las competencias inherentes a cada uno de los órganos y organismos de la administración aeronáutica.

Se ajusta también al principio de eficacia en cuanto que se trata del instrumento apropiado para cumplir los objetivos aeronáuticos fijados mediante una norma de rango adecuado. Y al principio de seguridad jurídica, también, en cuanto que el real decreto se alinea con los reglamentos europeos relativos al cielo único europeo.

Atendiendo a los principios de proporcionalidad y eficiencia, no se incluyen más disposiciones que las consideradas indispensables para cumplir con las necesidades normativas detectadas.

Finalmente, observando el principio de transparencia, se definen con claridad los objetivos del real decreto, habiéndose consultado a las comunidades autónomas y municipios afectados, al tiempo que se ha posibilitado la participación en su elaboración del sector aéreo y de otros interesados, mediante la consulta pública previa, y la audiencia e información pública, previstas en los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, respectivamente.

Al amparo de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, la Comisión Interministerial entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha informado este real decreto en su reunión 02/21, celebrada el 30 de junio de 2021.

Los títulos competenciales habilitantes para la aprobación de esta norma se encuentran recogidos en la Constitución Española, en el artículo 149.1 20.^a y 23.^a que, respectivamente, atribuyen al Estado las competencias exclusivas sobre control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, y legislación básica de protección del medio ambiente.

El real decreto se dicta con base en las habilitaciones al Gobierno realizadas por la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y en la disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de la Ministra de Defensa, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de mayo de 2022,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto desarrollar parcialmente el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen los requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) n.º 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011, con el fin de regular el proceso aplicable para el diseño y el establecimiento o modificación de estructuras del espacio aéreo, así como para la aprobación de procedimientos civiles de vuelo.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderán como:

a) Cambio de espacio aéreo: se considera cambio de espacio aéreo al establecimiento o modificación de una estructura de espacio aéreo. Estos se considerarán permanentes o temporales en función del carácter permanente o temporal de las estructuras de espacio aéreo que se establecen o modifican.

b) Diseño: por diseño se entenderá un proceso que garantiza que los procedimientos de vuelo y las estructuras de espacio aéreo sean diseñadas, supervisadas y validadas adecuadamente antes de que sean desplegadas y utilizadas por las aeronaves.

c) Estructuras de espacio aéreo: son estructuras de espacio aéreo las que se refieren a un volumen específico de espacio aéreo para garantizar la operación segura y óptima de las aeronaves. Las estructuras de espacio aéreo pueden consistir en:

1.º Los espacios aéreos controlados, tales como aerovías («AWY»), áreas de control o zonas de control («CTA» o «CTR», respectivamente), incluidas CTA específicas como las áreas de control terminal («TMA»), o Espacio Aéreo de Encaminamiento Libre («FRA», por sus siglas en inglés de «Free Route Airspace»);

2.º Las zonas prohibidas y restringidas, como las definidas en los artículos 16, 18, en lo que se refiere a las zonas prohibidas y restringidas para la seguridad pública, así como 19 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre;

3.º Las zonas peligrosas, como las definidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (Reglamento «SERA»);

4.º Las estructuras de espacio aéreo asociadas a la gestión del uso flexible del espacio aéreo («FUA», por sus siglas en inglés de «Flexible Use of Airspace»), como las definidas en el artículo 17 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

5.º Otros volúmenes de espacio aéreo, como regiones de información de vuelo («FIR»), zonas de información de vuelo («FIZ»), zonas de tránsito de aeródromo («ATZ»), zona de protección de planes de vuelo («FBZ»), zonas de uso obligatorio de radio («RMZ»), las zonas de uso obligatorio de transpondedor («TMZ») o las zonas de presentación de plan de vuelo obligatoria («FPMZ») a las que se refiere el artículo 36.2 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

d) Estructuras de espacio aéreo permanentes: Son estructuras de espacio aéreo permanentes aquellas que se establezcan sin determinar límites temporales para su vigencia o cuya vigencia sea superior a seis meses.

e) Estructuras de espacio aéreo temporales: aquellas que por la naturaleza de la actividad o por necesidad no puedan asociarse de antemano a periodos de activación con una duración, regularidad o emplazamiento preestablecidos y cuya vigencia sea de seis meses o inferior.

f) Procedimientos de vuelo: Conjunto de maniobras de vuelo predeterminadas destinadas a ser seguidas por un piloto o aeronave de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos («IFR») o con las reglas de vuelo visual («VFR») publicadas por medios electrónicos, impresos o digitales, o ambas cosas, tales como los procedimientos de vuelo de aproximación, de salida, de llegada o de espera («SID», «STAR», «TRANS», otros).

g) Procedimientos civiles de vuelo: aquellos procedimientos de vuelo destinados a ser seguidos principalmente por una aeronave civil y diseñados conforme al presente real decreto.

h) Promotor: cualquier persona física o jurídica que pretenda la modificación de un procedimiento civil de vuelo o el establecimiento de uno nuevo.

i) Pruebas de innovación de espacio aéreo: son aquellas donde se ensaya la innovación en el diseño de las estructuras de espacio aéreo, la tecnología o los procedimientos operativos de control de tráfico aéreo asociados y se prueba su rendimiento y efecto.

j) Solicitante: persona física o jurídica que solicita la aprobación de procedimientos civiles de vuelo o el establecimiento o modificación de estructuras de espacio aéreo ante la autoridad competente

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto será de aplicación en el territorio y espacio aéreo sobre el que el Estado español ejerza jurisdicción de conformidad con los Tratados y Convenios internacionales en vigor.

2. La delegación a otro Estado del suministro de servicios de tránsito aéreo en partes del territorio se realizará sin menoscabo de la soberanía nacional.

3. Este real decreto será de aplicación a los cambios de espacio aéreo y a los procedimientos civiles de vuelo, con las excepciones que se enumeran en el apartado 4.

4. Las normas contenidas en este real decreto no serán de aplicación a:

a) Los espacios aéreos donde un proveedor de servicios de tránsito aéreo militar haya sido designado o preste servicios de tránsito aéreo;

b) Las estructuras de espacio aéreo determinadas como zonas prohibidas y restringidas para la Defensa y la protección de los intereses nacionales, definidas en el artículo 18 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.

c) Los cambios de espacio aéreo que hayan sido o vayan a ser desplegados por el Ministerio de Defensa;

d) Los procedimientos de vuelo asociados a una instalación militar, que se regirán por su normativa específica; y

e) Los procedimientos de vuelo asociados a las bases aéreas militares abiertas al tráfico civil.

f) Las zonas geográficas de los sistemas de aeronaves no tripuladas («UAS», por sus siglas en inglés de «Unmanned Aircraft Systems») a las que se refiere el artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas, cuyo establecimiento y modificación se regirán por la normativa nacional y europea aplicable.

CAPÍTULO II

Cambios de espacio aéreo

Sección 1.ª Cambios de espacio aéreo permanentes

Artículo 4. *Estructuras de espacio aéreo permanentes.*

1. Las estructuras de espacio aéreo permanentes podrán establecerse con un periodo de uso, si se determina que son necesarias únicamente para determinados periodos del año. Fuera de su periodo de uso las estructuras de espacio aéreo permanentes y sus condiciones técnicas y operativas asociadas dejan de ser aplicables.

2. Las estructuras de espacio aéreo permanentes tendrán asociado un horario de activación. Fuera de su horario de activación las estructuras de espacio aéreo permanentes y sus condiciones técnicas y operativas asociadas dejan de ser aplicables.

3. Las estructuras de espacio aéreo permanentes llevarán asociadas condiciones de uso y las prohibiciones, restricciones o limitaciones a las operaciones que apliquen en cada caso.

4. Por su carácter permanente, estas estructuras de espacio aéreo se publicarán en la sección correspondiente de la Publicación de Información Aeronáutica («AIP»).

Artículo 5. *Diseño de estructuras de espacio aéreo permanentes.*

1. El diseño de las estructuras de espacio aéreo permanentes, ya sean de nueva creación o modificación de las existentes, se llevará a cabo por un proveedor de servicios de diseño de procedimientos de vuelo certificado.

2. El diseño de las estructuras de espacio aéreo permanentes cumplirá con los requisitos dispuestos en el Apéndice 1 de la Parte FPD del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, de la Comisión, de 1 de marzo de 2017. Además, se consultará al proveedor o proveedores ATS afectados, si los hubiera, sobre la viabilidad de la propuesta de cambio de espacio aéreo, siempre y cuando este cambio afecte a su espacio aéreo de responsabilidad. Los

resultados de la consulta recogerán las condiciones operativas que los proveedores ATS hayan determinado y se contemplarán en el diseño de la estructura de espacio aéreo permanente.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, para el diseño de las estructuras de espacio aéreo permanentes se tendrá en cuenta la documentación de referencia sobre el diseño de espacio aéreo que Eurocontrol o la Organización de Aviación Civil internacional, en adelante OACI, hayan publicado a tal efecto como organismos internacionales competentes en la materia.

4. Adicionalmente a lo dispuesto en los apartados anteriores, para el caso particular de las zonas restringidas para la protección medioambiental, a las que se refiere el artículo 19 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, se tendrá en cuenta para su diseño lo descrito en la guía de criterios orientativos referida en el mismo.

5. Los apartados 1 y 2 del presente artículo no serán de aplicación a las estructuras de espacio aéreo permanentes que cumplan los siguientes requisitos:

a) El límite superior del volumen de espacio aéreo propuesto es inferior a 200 m sobre el punto más alto del terreno; y

b) El volumen de espacio aéreo propuesto se encuentra situado completamente fuera de los CTR, FIZ y ATZ publicados en AIP.

Artículo 6. *Solicitud de cambio de espacio aéreo permanente.*

1. Los cambios de espacio aéreo permanentes se tramitarán a través de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyos efectos los solicitantes presentarán ante dicha Dirección General, al menos, la siguiente información:

a) Justificación de la necesidad del cambio de espacio aéreo permanente.

b) Propuesta del volumen de espacio aéreo, o su modificación, diseñado conforme a los requisitos de diseño dispuestos en el artículo 5.

c) Propuesta de las prohibiciones, restricciones, limitaciones o condiciones de uso asociadas a la estructura de espacio aéreo propuesta, tales como el horario de activación de la misma, frecuencias ATS o requisitos de equipos.

d) Definición del periodo de uso de la estructura de espacio aéreo, si procede.

e) Documentación técnica que recoja el análisis de compatibilidad de espacio aéreo, que incluirá, como mínimo, un análisis de afección a otras estructuras de espacio aéreo, procedimientos de vuelo y proveedores de servicios de tránsito aéreo («ATS») e informes de consultas a usuarios.

f) Análisis de afección a las instalaciones del Ministerio de Defensa.

g) Identificación de las medidas de mitigación propuestas para el cambio de espacio aéreo.

h) Si la propuesta incluye nuevos procedimientos civiles de vuelo, modificación de los existentes o de otra forma supone una modificación en la operación de un aeródromo, documento sobre la incidencia ambiental de la propuesta, que incluirá una valoración de los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente basada en los criterios del Doc. 10031 de la OACI, (o documento equivalente de OACI que lo sustituya) del artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

i) Validación de la estructura de espacio aéreo solicitada, si procede, utilizando alguna de las metodologías sugeridas en el material de guía GM1 artículo 3(8), apartado 6, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión.

2. La Dirección General de Aviación Civil comprobará que la solicitud reúne todos los requisitos dispuestos en este artículo y, en el caso de que la propuesta incluya nuevos procedimientos civiles de vuelo, modificación de los mismos o suponga un cambio en la operación de un aeródromo, enviará toda la documentación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a los efectos del artículo 7.

3. En el supuesto de que el cambio de espacio aéreo permanente no contenga nuevos procedimientos civiles de vuelo, ni modificación de los existentes, ni suponga un cambio en la operación de un aeródromo, o la Agencia Estatal de Seguridad aérea determine que no

está sujeto a evaluación ambiental, previa comunicación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Aviación Civil procederá con la tramitación de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8.1.

Artículo 7. *Evaluación ambiental de cambios de espacio aéreo que incluyan procedimientos civiles de vuelo nuevos, modificación de existentes o supongan un cambio en la operación de un aeródromo.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, una vez haya recibido la documentación mencionada en el artículo 6.2, decidirá en el plazo de un mes, de conformidad con las previsiones de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y sus anexos, si debe iniciar una evaluación ambiental e informará a la Dirección General de Aviación Civil de la decisión tomada, para que, en su caso, continúe con la tramitación conforme al artículo 8.1. En el supuesto de que el cambio de espacio aéreo permanente esté sujeto a evaluación de impacto ambiental, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea procederá con su tramitación de acuerdo a lo dispuesto en el presente artículo.

2. Si la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considera que se debe iniciar una evaluación ambiental, lo comunicará al solicitante en el plazo de un mes desde la fecha de recepción para que este remita una solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada, acompañada de la documentación prevista en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, en el caso de que no la haya incluido en la documentación inicial.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea comprobará que la solicitud de inicio incluye los documentos señalados en el artículo 45.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, incluido el documento ambiental con todos los apartados especificados en el mismo, y en caso contrario, requerirá al solicitante para que, en un plazo de diez días hábiles, acompañe los documentos preceptivos, con los efectos previstos en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Comprobado, y en su caso, corregido lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea iniciará, como órgano sustantivo, los trámites con el solicitante y el órgano ambiental en los términos y plazos establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

4. Terminado el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea completará la tramitación con arreglo a lo previsto en el artículo 8.2.

5. La decisión sobre el cambio de espacio aéreo deberá tener en cuenta la evaluación de impacto ambiental y el resultado de las consultas realizadas para su tramitación e incluirá, como mínimo, la información prevista en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, en relación a la autorización del proyecto.

Artículo 8. *Remisión de las solicitudes a la Comisión Interministerial entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

1. La Dirección General de Aviación Civil enviará la solicitud de cambios de espacio aéreo permanentes a la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA) prevista en el artículo 6 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuando no resulte necesaria la realización de una evaluación de impacto ambiental.

2. En los supuestos en los que el cambio de espacio aéreo esté sujeto a evaluación de impacto ambiental, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea enviará la solicitud a CIDETMA junto con la resolución que haya finalizado el procedimiento de evaluación emitida por el órgano ambiental.

3. CIDETMA evaluará la solicitud conforme a los requisitos establecidos en este real decreto y podrá solicitar informe al Ministerio de Defensa en relación con lo dispuesto en el artículo 6.1.f).

Artículo 9. *Aprobación de cambios de espacio aéreo permanentes.*

1. El establecimiento o la modificación de estructuras de espacio aéreo contempladas en el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, se regirá por lo previsto en el mismo.

2. Corresponde a CIDETMA la aprobación del resto de cambios de espacio aéreo permanentes, sin perjuicio de otras normas de aplicación.

3. La resolución sobre la aprobación de cambios de espacio aéreo permanentes sometidos a evaluación de impacto ambiental será remitida a la mayor brevedad posible a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para que esta realice la debida publicidad de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Artículo 10. *Efectos.*

1. Las prohibiciones, restricciones, limitaciones o condiciones de uso de las estructuras de espacio aéreo permanentes establecidas en esta sección y en sus actos de aplicación sólo producirán efectos una vez se hayan publicado en AIP y se mantendrán siempre que se observe el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 11.

2. El incumplimiento de dichas obligaciones supondrá la inmediata eliminación del AIP de las prohibiciones, restricciones, limitaciones o condiciones de uso previstas en el apartado anterior.

Artículo 11. *Revisión periódica del diseño de estructuras de espacio aéreo permanentes.*

1. Tras el despliegue del cambio de espacio aéreo, el solicitante del mismo realizará una revisión post-implantación mediante la cual comprobará que el cambio de espacio aéreo en cuestión se ha implantado según lo aprobado. Para ello, podrá contar con un proveedor de diseño de procedimientos de vuelo certificado.

2. El solicitante del cambio de espacio aéreo llevará a cabo una revisión periódica de la estructura de espacio aéreo, al menos, cada cinco años y durante todo el ciclo de vida del mismo. Para ello, podrá contar con un proveedor de diseño de procedimientos de vuelo certificado. Esta revisión periódica incluirá, como mínimo, un estudio de la utilización de la estructura de espacio aéreo, atendiendo a los principios del uso flexible del espacio aéreo (FUA), que determinará la necesidad o no de modificación o eliminación de la misma.

3. La revisión periódica se realizará con la periodicidad que se señale en el momento de la aprobación del cambio de espacio aéreo, si esta es distinta a cinco años.

4. Si el solicitante dejara de ser responsable en el volumen de espacio aéreo o infraestructura asociada, quién le sustituya quedará subrogada en las obligaciones y derechos, así como en las responsabilidades del anterior solicitante, desde el momento en que se haga efectiva la sustitución, y en particular se responsabilizará de llevar a cabo la revisión periódica.

5. Los resultados de las revisiones, tanto post-implantación como periódicas, mencionados en los apartados anteriores se presentarán ante CIDETMA conforme al artículo 8 para su información o estudio, según se derive del resultado de dichas revisiones.

Sección 2.^a Cambios de espacio aéreo temporales

Artículo 12. *Estructuras de espacio aéreo temporales.*

1. Podrán establecerse como estructuras de espacio aéreo temporales, los espacios aéreos temporalmente reservados («TRA») y los espacios aéreos temporalmente segregados («TSA») para uso civil definidos en el artículo 17 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

2. El establecimiento de las estructuras temporales de espacio aéreo, así como sus condiciones de uso y operación, se realizará por los instrumentos de coordinación de nivel táctico y pretáctico definidos en las normas de aplicación a la coordinación entre la circulación aérea general y la circulación aérea operativa.

3. Previo a su despliegue, el solicitante de la estructura de espacio aéreo temporal justificará la ausencia de impacto ambiental adverso y se informará a la Dirección General de Aviación Civil del establecimiento de las estructuras de espacio aéreo temporales cuyo periodo de vigencia previsto sea superior a un mes.

4. La publicación de las estructuras temporales de espacio aéreo, así como toda la información relevante para los usuarios, se realizará mediante NOTAM o Suplemento AIP, lo que proceda en cada caso.

Artículo 13. *Pruebas de innovación de espacio aéreo.*

1. Las pruebas de innovación de espacio aéreo tendrán carácter temporal definido no superior a seis meses.

2. El solicitante deberá presentar la solicitud de pruebas de innovación de espacio aéreo ante la Dirección General de Aviación Civil, incluyendo, como mínimo, la siguiente información:

- a) Justificación de la necesidad y descripción de la prueba y sus implicaciones.
- b) Definición del objetivo que la prueba pretende investigar, probar o validar.
- c) Documentación técnica que recoja el análisis de compatibilidad de espacio aéreo, que incluirá, como mínimo, un análisis de afección a otras estructuras de espacio aéreo, procedimientos de vuelo y proveedores ATS.
- d) Análisis de afección a las instalaciones del Ministerio de Defensa.
- e) Justificación de la ausencia de impacto ambiental.
- f) Evaluación de seguridad operacional de la prueba.
- g) Fecha de inicio y finalización de la prueba.
- h) Otra información relevante que la Dirección General de Aviación Civil pueda requerir.

3. La Dirección General de Aviación Civil comprobará que la solicitud reúne todos los requisitos dispuestos en este artículo y coordinará la misma con las partes afectadas para que analicen su viabilidad y determinen las condiciones operativas que deberá cumplir el solicitante al ejecutar la prueba. Asimismo, la Dirección General de Aviación Civil podrá solicitar informe al Ministerio de Defensa en relación con lo dispuesto en el apartado 2.d).

4. El establecimiento de las pruebas de innovación se regirá por lo previsto en el artículo 12.2.

5. Por su carácter temporal, las pruebas de innovación de espacio aéreo, así como toda la información relevante para los usuarios, se anunciará mediante NOTAM o Suplemento AIP, lo que proceda en cada caso.

CAPÍTULO III

Procedimientos civiles de vuelo

Sección 1.ª Certificación de proveedor de servicios de diseño de procedimientos de vuelo

Artículo 14. *Certificación de proveedor de servicios de diseño de procedimientos de vuelo.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea es competente para expedir, modificar, limitar, suspender o revocar los certificados de proveedor de servicios de diseño de procedimientos de vuelo de quienes tengan su principal domicilio de actividad o, si procede, su domicilio social, en territorio español, en los términos previstos en este real decreto y la normativa europea de aplicación.

2. El procedimiento para la expedición, modificación, suspensión, limitación o revocación del certificado de proveedor de diseño de procedimientos de vuelo se ajustará a lo previsto en el Real Decreto 515/2020, de 12 de mayo, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios y funciones de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea y su control normativo.

Sección 2.ª Aprobación de procedimientos civiles de vuelo

Artículo 15. *Competencias y obligaciones en materia de procedimientos civiles de vuelo.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, es el órgano competente para:

- a) Aprobar los proyectos de establecimiento o modificación de los procedimientos civiles de vuelo que se vayan a implantar a nivel nacional con carácter previo a su despliegue y uso.

b) Establecer los criterios para determinar cuándo no será necesario someter a aprobación un procedimiento civil de vuelo con carácter previo a su despliegue y uso.

c) De conformidad con el requisito FPD.TR.100 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, determinar los criterios de diseño que deberán cumplir los procedimientos civiles de vuelo a los que sea de aplicación el presente real decreto.

2. Será responsabilidad del solicitante de un determinado proyecto de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo:

a) Recopilar la información requerida en el artículo 16.3, para la presentación de la solicitud de aprobación.

b) Garantizar que se ha coordinado adecuadamente el alcance del proyecto con el resto de los actores principales involucrados de forma previa a la presentación de la solicitud de aprobación, según lo indicado en el artículo 18.

c) Proporcionar toda la información necesaria al proveedor/es ATS y al gestor/es aeroportuario/s afectados por la implantación del procedimiento civil de vuelo, si estos la requieren, para que se lleven a cabo los análisis de seguridad pertinentes conforme a la normativa aplicable.

d) Verificar mediante coordinaciones, previo al despliegue y uso de los procedimientos civiles de vuelo sujetos a aprobación, que se han implantado por los distintos actores principales involucrados todos los requisitos que se hayan identificado en los respectivos procesos durante la tramitación.

e) Conservar todos los registros asociados a la tramitación del proyecto por un periodo de, al menos, todo el ciclo de vida del proyecto más dos años adicionales tras darlo de baja.

Artículo 16. *Solicitud de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo.*

1. Los proyectos de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo serán presentados ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para su aprobación.

2. Estarán facultados para solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la aprobación de proyectos de establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo, a iniciativa propia o de la Dirección General de Aviación Civil:

a) Los proveedores ATS civiles certificados de tránsito de aeródromo, para los procedimientos de vuelo visuales asociados al espacio aéreo de su responsabilidad o los proveedores ATC civiles certificados de aproximación y ruta del espacio aéreo colindante cuando haya un interés de los servicios de tráfico aéreo de aproximación y ruta.

b) Los proveedores ATC civiles certificados de aproximación y ruta, para los procedimientos de vuelo instrumentales asociados al espacio aéreo de su responsabilidad.

c) Los gestores aeroportuarios, para los procedimientos de vuelo asociados a su infraestructura.

3. Las solicitudes de aprobación de proyectos para el establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo deberán acompañarse de la información que señale la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en la que se incluirá al menos:

a) Formularios de solicitud, publicados en la página web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea cumplimentados.

b) Documentación técnica que recoja el proceso completo de diseño y validación de los procedimientos civiles de vuelo a implantar, conforme a los requisitos normativos de aplicación. Incluirá al menos un análisis de viabilidad, informes de consultas a usuarios e informes de validación.

c) Análisis de seguridad o, en su caso, referencia clara y unívoca a la notificación de cambio presentada por el proveedor ATS afectado por la implantación del procedimiento civil de vuelo sujeto a aprobación, o en su defecto por el gestor aeroportuario certificado conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.

- d) Documentación relativa a la evaluación de impacto ambiental de acuerdo al artículo 19.
- e) Análisis de afección a las instalaciones del Ministerio de Defensa.
- f) Cualquier otra documentación o información que se considere conveniente para la correcta comprensión y tramitación del proyecto, entre otros, los análisis de afecciones a otras estructuras de espacio aéreo, procedimientos de vuelo y proveedores de tránsito aéreo (ATS).
- g) Informe de la coordinación realizada conforme a lo dispuesto en el artículo 18.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá solicitar informe al Ministerio de Defensa en relación con lo dispuesto en el apartado 3.e).

5. Las personas, entidades o Administraciones interesadas en promover la modificación de procedimientos civiles de vuelo en vigor formularán sus propuestas a través de las entidades enumeradas en el apartado 2, a cuyo efecto deberán aportar la documentación requerida en el apartado 3. Recibida la propuesta, la entidad contactada deberá comunicar al promotor en el plazo de un mes si procede a tramitar la propuesta ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o en caso contrario justificar la no idoneidad de la misma.

Artículo 17. *Diseño de procedimientos civiles de vuelo.*

Estarán habilitados para el diseño de procedimientos civiles de vuelo únicamente los proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo debidamente certificados.

Artículo 18. *Coordinaciones entre los principales actores involucrados.*

1. El alcance y contenido del proyecto para el establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo habrá de ser coordinado entre los principales actores involucrados de forma previa a la presentación de la solicitud para su aprobación, y, al menos, se llevarán a cabo las siguientes coordinaciones:

a) Cuando el solicitante sea el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo coordinará necesariamente con el proveedor de servicios de control de ruta y/o aproximación, si fuera distinto, y con el gestor aeroportuario.

b) Cuando el solicitante sea el proveedor de servicios de control de ruta y/o aproximación, coordinará necesariamente con el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, si fuera distinto, y con el gestor aeroportuario.

c) Cuando el solicitante sea el gestor aeroportuario, coordinará necesariamente con los proveedores de servicios de control de ruta y/o aproximación y de tránsito aéreo de aeródromo.

2. A los anteriores efectos, con carácter previo a la solicitud, el solicitante someterá el proyecto a consulta del resto de actores involucrados conforme a lo dispuesto en el apartado anterior, y justificará en su solicitud el resultado de la coordinación realizada.

Artículo 19. *Evaluación ambiental.*

1. La aprobación del establecimiento o modificación de procedimientos civiles de vuelo que afecten a la operación de aeródromos estará sujeta a evaluación de impacto ambiental en los supuestos y con arreglo a lo previsto en la normativa ambiental del Estado y en particular en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

2. El solicitante presentará ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, entre la documentación del artículo 16.3:

a) Documento sobre la incidencia ambiental de la propuesta, que incluirá una valoración de los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente, basada en los criterios del Doc. 10031 de OACI (o documento equivalente de OACI que lo sustituya) y del artículo 7.2.c) y Anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, que justifique razonadamente que no es necesaria una evaluación ambiental, adjuntando toda la documentación técnica relevante al efecto, o;

b) La solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada acompañada de la documentación prevista en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre.

3. Si tras el análisis de la documentación remitida, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea determina que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medioambiente, proseguirá con la tramitación de la solicitud con arreglo a lo previsto en el artículo 20.

4. En caso contrario, si tras valorar el documento sobre la incidencia de impacto ambiental del apartado 2.a), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considera que se debe iniciar una evaluación ambiental, lo comunicará en el plazo de un mes desde la recepción del mismo, para que el solicitante remita una solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental simplificada, acompañada de la documentación prevista en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea comprobará que la solicitud de inicio incluye los documentos señalados en el artículo 45.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, incluido el documento ambiental con todos los apartados especificados en el mismo, y en caso contrario, requerirá al solicitante para que, en un plazo de diez días hábiles, acompañe los documentos preceptivos, con los efectos previstos en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Posteriormente. Comprobado, y en su caso, corregido lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea iniciará, como órgano sustantivo, los trámites con el solicitante y el órgano ambiental en los términos y plazos establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

6. La resolución por la que se ponga fin al procedimiento administrativo deberá tener en cuenta la evaluación de impacto ambiental y el resultado de las consultas realizadas para su tramitación e incluirá, como mínimo, la información prevista en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, en relación a la autorización del proyecto y su publicidad.

7. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea llevar a cabo la debida publicidad de acuerdo a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá aprobar guías para la elaboración de la documentación ambiental asociada a los procedimientos civiles de vuelo.

Artículo 20. *Aprobación de los procedimientos civiles de vuelo.*

1. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea aprobar, en su caso, mediante resolución de su Dirección el proyecto de establecimiento o modificación de los procedimientos civiles de vuelo de forma previa a su despliegue y uso.

2. La resolución de aprobación mencionada en el apartado 1 se emitirá, una vez que se obtenga, al menos:

a) Verificación de que el proveedor de servicios de diseño de procedimientos civiles de vuelo ha llevado a cabo los procesos de diseño, documentación y validación de los procedimientos de vuelo en su conjunto conforme a la normativa aplicable.

b) Informe favorable de CIDETMA, si procede.

c) Aquellos informes que se estimen necesarios cuando se vea afectado el interés general en ámbitos distintos al de transporte aéreo.

d) Resolución de aprobación del cambio funcional, si procede.

e) Resolución favorable de la evaluación de impacto ambiental, si procede.

3. Previo a la resolución de aprobación únicamente se requerirá informe de CIDETMA, que tendrá carácter de vinculante, si el proyecto de establecimiento o modificación de los procedimientos civiles de vuelo tiene afección civil-militar, esto es, para los procedimientos de vuelo que afecten a los aeródromos de utilización conjunta por una base aérea y un aeropuerto, o al funcionamiento de otras instalaciones de interés para la Defensa.

4. El plazo máximo para resolver y notificar los procedimientos para el establecimiento o modificación de los procedimientos civiles de vuelo será de seis meses. Transcurrido dicho plazo, por razones imperiosas de interés general en materia de seguridad aérea, las autorizaciones solicitadas deberán entenderse denegadas por silencio administrativo, tal y como prevé la disposición adicional decimonovena de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

Artículo 21. *Efectos.*

Los procedimientos civiles de vuelo establecidos en esta sección y en sus actos de aplicación sólo producirán efectos una vez se hayan publicado en AIP, excepto cuando la normativa europea de aplicación indique cualquier otro medio.

Artículo 22. *Mantenimiento continuo y revisión periódica del diseño de los procedimientos civiles de vuelo.*

1. El solicitante será responsable de que se lleve a cabo el mantenimiento continuo de los procedimientos civiles de vuelo para los que solicitó aprobación. Para ello, tendrá que contar con un proveedor de diseño de procedimientos de vuelo certificado. El mantenimiento continuo se basará en el documento 9906 Volumen I «Sistema de garantía de calidad del diseño de procedimientos de vuelo» de OACI y evaluará al menos el impacto en el procedimiento civil de vuelo de los cambios significativos perpetrados en obstáculos, aeródromos, datos aeronáuticos y datos de ayuda para la navegación aérea, así como cambios significativos en los criterios y especificaciones de diseño que puedan afectar al diseño del procedimiento.

2. El solicitante será responsable de que se lleve a cabo una revisión periódica para los procedimientos civiles de vuelo para los que solicitó aprobación, al menos, cada cinco años y durante todo su ciclo de vida. Para ello, tendrá que contar con un proveedor de diseño de procedimientos de vuelo certificado, y se basará en el documento 9906 Volumen I «Sistema de garantía de calidad del diseño de procedimientos de vuelo» de OACI.

3. La revisión periódica se realizará con la periodicidad que se señale en el momento de la aprobación del procedimiento civil de vuelo, si esta es distinta a cinco años.

4. Asimismo, la revisión periódica incluirá un estudio de su utilización y operatividad, que determinará la necesidad o no de modificación o, incluso, eliminación del procedimiento civil de vuelo.

5. Si el solicitante dejara de ser responsable del volumen de espacio aéreo o infraestructura asociada, la responsabilidad de la revisión periódica y mantenimiento continuo recaerá en el que le sustituya.

6. Los resultados de las revisiones periódicas y del mantenimiento continuo, mencionados en los apartados anteriores, estarán sujetos a la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

CAPÍTULO IV

Interacción entre los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo y coordinación entre éstos y otros instrumentos aeronáuticos

Artículo 23. *Interacción entre los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo.*

Cuando un cambio de espacio aéreo incluya el diseño de un nuevo procedimiento civil de vuelo o su modificación, o viceversa:

1. Si el solicitante de ambas propuestas es el mismo, las dos solicitudes deberán llevarse a cabo simultáneamente por dicho solicitante. La información a presentar en este caso podrá estar refundida, en la medida que sea posible y cumpla con lo requerido.

2. En el supuesto anterior, si ambas propuestas requiriesen de evaluación ambiental, se solicitará el inicio de una única evaluación de impacto ambiental, siendo el proyecto principal objeto de la evaluación ambiental el diseño de la nueva maniobra dentro del cual se incluirá el cambio de espacio aéreo.

3. Si el solicitante del proyecto de establecimiento o modificación del procedimiento civil de vuelo es distinto al solicitante del cambio de espacio aéreo, las dos solicitudes se llevarán a cabo en paralelo, siguiendo cada solicitante el proceso que le corresponda. Sin embargo, antes de solicitar la aprobación ante el órgano competente, ambos solicitantes deberán coordinarse y verificar si las propuestas son compatibles entre sí.

4. En cualquiera de los casos contemplados en los apartados 1 y 3, la aprobación del proyecto de establecimiento o modificación del procedimiento civil de vuelo quedará condicionada a la aprobación del cambio de espacio aéreo por CIDETMA.

Artículo 24. *Coordinación con otros instrumentos de carácter aeronáutico.*

Cuando la aprobación de cambios de espacio aéreo y de procedimientos civiles de vuelo puedan afectar a las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, a los planes

directores de los aeropuertos de interés general, los mapas de ruido, estratégicos y no estratégicos, o a sus planes de acción, se procederá, en su caso, a la modificación, revisión o actualización de éstos de acuerdo con la normativa específica que los regule.

CAPÍTULO V

Financiación

Artículo 25. *Financiación en el proceso de establecimiento o modificación de estructuras de espacio aéreo o procedimientos civiles de vuelo.*

En el ejercicio de las funciones previstas en los artículos 5, 11, 17 y 22, los proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo certificados percibirán por sus servicios la retribución que corresponda con arreglo a su naturaleza jurídica.

Disposición adicional única. *No incremento de gasto público.*

Las disposiciones de este real decreto serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio y con los medios personales existentes y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición transitoria primera. *Estructuras de espacio aéreo y procedimientos civiles de vuelo en tramitación.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición transitoria única de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, las solicitudes de establecimiento o modificación de estructuras de espacio aéreo o procedimientos civiles de vuelo que hubieran iniciado su tramitación antes de la entrada en vigor del presente real decreto no les será de aplicación éste, rigiéndose por la normativa anterior.

Disposición transitoria segunda. *Revisión periódica y mantenimiento continuo.*

1. Corresponderá a los proveedores ATS civiles certificados de tránsito de aeródromo la revisión periódica y mantenimiento continuo de los procedimientos de vuelo visuales asociados al espacio aéreo de su responsabilidad que hayan sido publicados en AIP o hayan solicitado su publicación al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) antes de la entrada en vigor del presente real decreto.

2. Corresponderá a Enaire E.P.E., como proveedor ATS, la revisión periódica y mantenimiento continuo del resto de procedimientos civiles de vuelo que hayan sido publicados en AIP o hayan solicitado su publicación al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) antes de la entrada en vigor del presente real decreto.

Disposición final primera. *Revisión periódica de las estructuras de espacio aéreo ya publicadas.*

CIDETMA establecerá un calendario para la aplicación de lo dispuesto en este real decreto en el plazo de dos años desde su entrada en vigor, en materia de revisión periódica a las estructuras de espacio aéreo a las que sea de aplicación y que hayan sido publicadas en AIP antes de la entrada en vigor del mismo.

Disposición final segunda. *Revisión del periodo de uso y horario de activación de las estructuras de espacio aéreo ya publicadas.*

CIDETMA establecerá un calendario en el plazo de dos años desde la entrada en vigor del presente real decreto, para revisar, y modificar si es necesario, los periodos de uso y los horarios de aplicación/activación de las estructuras de espacio aéreo a las que sea de aplicación y que hayan sido publicadas en AIP antes de la entrada en vigor del mismo.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la habilitación conferida al Estado por el artículo 149.1, apartados 20.^a y 23.^a, de la Constitución, en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, y legislación básica de protección del medio ambiente, respectivamente.

Disposición final cuarta. *Habilitación para el desarrollo y adaptación.*

Se autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar, en el ámbito de sus propias competencias, las normas de ejecución y desarrollo del presente real decreto.

Asimismo, se autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para incorporar las modificaciones técnicas derivadas de la normativa comunitaria aplicable.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 3 de mayo de 2022.

FELIPE R.

El Ministro de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática,
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.