Autoridad no lo encontrara conforme, la aprobación para aplicar el procedimiento especial será suspendida o revocada.

(c) *Procedimiento Especial.*

(1) El procedimiento especial puede dividirse en cuatro fases:

(i) Solicitud

(ii) Consulta

(iii) Toma de decisión

(iv) Autorización.

(2) El procedimiento a seguir en cada una de estas fases deberá estar establecido en el Manual de Operaciones del operador.

(3) Todo el personal autorizado por el operador a actuar en su nombre en relación con el procedimiento especial deberá aparecer listado en el Manual de Operaciones, donde se especificará además el alcance de su autorización.

(4) El operador deberá establecer el procedimiento completo a seguir, incluyendo procedimientos alternativos a utilizar en el caso de no funcionamiento del telex y fax, tales como el uso de la radio o la comunicación telefónica.

(5) El operador confeccionará un formulario para su uso en el procedimiento especial. Asimismo se deberá establecer en el procedimiento el flujo requerido para la tramitación de dicho formulario. Una copia del formulario acompañará a la solicitud de aprobación del procedimiento especial por parte del operador ante la Autoridad.

(6) El personal autorizado por el operador en relación con el procedimiento especial garantizará que, cuando se consideran operaciones que están fuera de los límites de la MEL, se aplicarán buen criterio operacional y de ingeniería.

(7) El procedimiento especial constituye una extensión temporal de la MEL para el propósito del vuelo o vuelos afectados. Es un método no estándar de cumplimiento con la MEL.

(8) El procedimiento especial permite únicamente un vuelo (o vuelos) con el propósito de situar la aeronave en un lugar donde sea razonablemente factible que se realicen las correcciones. Tal vuelo (o vuelos) se realizaran de manera que se minimice cualquier riesgo adicional.

(9) El comandante es el responsable de asegurar que la aeronave es aceptable para el vuelo (o vuelos) previsto. Es decisión exclusiva del comandante formular la solicitud para la realización de un vuelo (o vuelos) según el procedimiento especial.

(d) *Condiciones para vuelos según el procedimiento especial.*

(1) Si no es posible situar la aeronave por medio de un único vuelo en un lugar donde las correcciones o sustituciones puedan ser llevadas a cabo, se permitirá un número de vuelos que no superará el mínimo requerido.

(2) El formulario del procedimiento especial, que deberá ser un documento identificado numéricamente, deberá ser normalmente enviado vía télex ó fax a las partes involucradas, incluyendo al comandante. El formulario deberá ser emitido/cumplimentado por el personal designado en el Manual de Operaciones como autorizado al efecto por el operador.

(3) El formulario deberá identificar la MFI y el item(s) afectado, el comandante que lo ha solicitado, y los especialistas de ingeniería y operaciones consultados en el proceso de la toma de decisión.

(4) El formulario deberá indicar las condiciones técnicas y operacionales, si las hubiere, que hayan de cumplirse durante el vuelo(s).

(5) El formulario amparará cualquier anotación en el registro técnico de la aeronave asegurando que la misma sea despachada de acuerdo con los procedimientos del operador.

(6) La Autoridad deberá ser notificada, utilizando el formulario del procedimiento especial, del vuelo(s) y de todas las circunstancias y condiciones bajo las cuales el vuelo (s) fue operado, en el plazo de diez días.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

23290 *REAL DECRETO 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.*

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, en desarrollo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, recogió en una sola disposición todas las prescripciones anteriores en materia de servidumbres aeronáuticas que afectan a los aeropuertos. Análogamente, el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, estableció la regulación para las servidumbres en torno a los helipuertos. En los artículos quinto y sexto del referido Decreto 584/1972, de 24 de febrero, así como en los artículos sexto y séptimo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, se especifican, respectivamente, las diferentes áreas y superficies limitadoras de obstáculos en torno a los aeropuertos y helipuertos.

Así, el artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, al igual que el artículo octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, establecen taxativamente que «ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas». De conformidad con los referidos decretos, esta restricción sólo es susceptible de excepción en los supuestos de apantallamiento. Esto hace que los Decretos 584/1972, de 24 de febrero, y 1844/1975, de 10 de julio, no estén plenamente ajustados a las previsiones sobre la restricción de obstáculos alrededor de los aeropuertos y helipuertos actualmente contenidas en el

anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

En la redacción actual de dicho documento emanado de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se parte de que la regla debe ser el establecimiento de las superficies limitadoras de obstáculos, por considerar que constituyen en su conjunto un instrumento eficaz y relativamente simple para identificar y, en su caso, restringir o eliminar posibles obstáculos a la navegación aérea con el fin de preservar su seguridad. Pero, reconociendo también que el carácter genérico de tales superficies puede dar lugar a restricciones localmente innecesarias, si bien se recomienda que de modo general no se permita la presencia de nuevos obstáculos, se admiten dos excepciones y no sólo una: cuando el objeto esté apantallado por otro objeto existente, que es el supuesto ya recogido por nuestro ordenamiento, o, también, cuando se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometería la seguridad de la operación de las aeronaves.

La posibilidad de establecer excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos, en el supuesto de que el nuevo objeto esté apantallado por otro objeto existente, ya está recogida en el artículo noveno del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, pero no de modo directo, sino por remisión al primero, en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio. Se estima pertinente, en aras de una más fácil comprensión del ordenamiento jurídico, aprovechar esta modificación normativa para reproducir en el segundo de los citados decretos para los helipuertos, lo que ya establece el primero para los aeropuertos.

Por otra parte, la segunda y más importante posibilidad de excepción a dichos límites, es decir, cuando se determine, tras un estudio aeronáutico, que el objeto no comprometería la seguridad, ni afectaría de modo importante a la regularidad de las operaciones de aviones o de helicópteros, no está prevista en ninguno de los dos decretos referidos.

La conveniencia de admitir esta excepción, que siempre exigiría una previa evaluación técnica que concluya que no cabe apreciar objetivamente ninguna posibilidad de degradación de la seguridad y de la regularidad de las operaciones, resulta de la diversidad de configuraciones de los aeropuertos o helipuertos, de la irrepetible configuración topográfica del entorno de cada aeropuerto o helipuerto y de la variabilidad de posicionamiento relativo de las actuaciones constructivas que se proyecte realizar en dicho entorno.

La incorporación a las normas vigentes de esta nueva excepción dará solución a aquellos casos, relativamente frecuentes, en que la realización de actuaciones urbanísticas, o constructivas en general, se encuentra imposibilitada por la taxativa prohibición establecida en los artículos séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, a pesar de que técnicamente se puede demostrar que tales actuaciones no entrañan degradación alguna de los niveles de seguridad en las operaciones de las aeronaves, ni imponen restricciones apreciables en la regularidad de aquéllas.

Por todo lo expuesto, para perfeccionar la adecuación de nuestro ordenamiento jurídico al contenido del anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y a fin de evitar innecesarias e injustificadas limitaciones a determinadas actuaciones que objetivamente sean compatibles con el uso de los aeropuertos y helipuertos, sin menoscabo de la seguridad y regularidad de las operaciones aeronáuticas que en ellos se desarrollan, mediante este real decreto se modifica el contenido del artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y del artículo octavo del Decreto 1844/1975, de 10 de julio. Asimismo se añade un nuevo artículo noveno a este último decreto.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento y de Defensa, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de diciembre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo primero. *Modificación del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.*

Se modifica el artículo séptimo del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, modificado por el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, que queda redactado como sigue:

«Artículo séptimo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo noveno.»

Artículo segundo. *Modificación del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos.*

El Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, queda modificado de la siguiente manera:

Uno. El artículo octavo queda redactado como sigue:

«Artículo octavo.

1. Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies anteriormente definidas.

2. No obstante, el Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según corresponda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose dichos límites, los estudios aeronáuticos requeridos por la Autoridad aeronáutica civil o militar competente acrediten que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves. Asimismo, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en los supuestos de apantallamiento, tal como se determina en el artículo siguiente.»

Dos. Se añade un nuevo artículo noveno con la siguiente redacción:

«Artículo noveno.

El Ministerio de Defensa o el Ministerio de Fomento, según proceda, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones en determinados casos en que, aun vulnerando los límites establecidos por las servidumbres, puedan considerarse apantallados por otros obstáculos naturales

o artificiales ya existentes. Se considerará que un objeto está apantallado cuando:

a) Se encuentre situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma un ángulo de menos de 10 grados con el plano horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al helipuerto (excepto en sentido contrario a la dirección de aquél), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a 150 metros.

b) Se encuentra situado dentro del volumen engendrado por la traslación horizontal del contorno del obstáculo que sirve de apantallamiento, en sentido opuesto al que se encuentra el helipuerto, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a 150 metros.»

Disposición adicional única. *Referencia al ministerio competente en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos.*

Las referencias que en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento, según corresponda.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la habilitación conferida al Estado por el artículo 149.1.20.ª de la Constitución en materia de tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *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, a 5 de diciembre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Segundo del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

23291 *REAL DECRETO 1542/2003, de 5 de diciembre, por el que se crea la Agregaduría de Economía y Comercio de la Misión Diplomática Permanente de España en la República de Honduras, con sede en Tegucigalpa.*

El desarrollo de los proyectos financiados por España con fondos de ayuda al desarrollo (en torno a los 140 millones de dólares USA) requiere un estrecho control en todas sus fases: desde la definición del proyecto, pasando por la elaboración de los pliegos, el desarrollo del proceso de licitación y adjudicación y trámites posteriores, hasta el momento en que las empresas españolas comienzan su trabajo. Y, posteriormente, el seguimiento y la evaluación de la ejecución de estos proyectos.

Debido a la complejidad del proceso, y al insuficiente conocimiento de los procedimientos e instrumentos españoles por parte de la Administración hondureña, se hace imprescindible que el Agregado Económico y Comercial colabore con las entidades ejecutoras de los proyectos y la Secretaría de Finanzas de Honduras para lograr que los proyectos se puedan ejecutar en un plazo razonable.

El Gobierno formado a principios de 2002 en Honduras tiene entre sus objetivos el desarrollo de un ambicioso programa de concesiones de infraestructuras (energéticas, viales, portuarias, de abastecimiento de aguas) para atraer inversión extranjera. Dado que existen empresas españolas trabajando en estos sectores en otros países centroamericanos, su participación en el mercado hondureño sería bastante probable.

En ausencia de una Oficina Económica y Comercial en Tegucigalpa, los empresarios españoles que visitan Honduras y deben pasar por la capital, donde radica una buena parte de las empresas, carecen de la atención apropiada.

En lo que respecta a las relaciones institucionales, el marco actualmente existente es excelente y constituye un magnífico punto de apoyo para la actividad de las empresas españolas, marco que es necesario aprovechar.

Por todo ello, se hace necesaria la creación de una Agregaduría de Economía y Comercio en Tegucigalpa, dentro del marco normativo que forman tanto la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, como los artículos 11 y 15 del Real Decreto 632/1987, de 8 de mayo, sobre organización de la Administración del Estado en el exterior, y 4 del Real Decreto 2827/1998, de 23 de diciembre, de organización, funciones y provisión de puestos de trabajo de las Consejerías y Agregadurías de Economía y Comercio en las Misiones Diplomáticas de España.

En su virtud, a iniciativa de los Ministros de Asuntos Exteriores y de Economía, a propuesta de la Ministra de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de diciembre de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo 1. *Creación de la Agregaduría de Economía y Comercio de la Misión Diplomática Permanente de España en la República de Honduras, con sede en Tegucigalpa.*

Se crea la Agregaduría de Economía y Comercio de la Misión Diplomática Permanente de España en la República de Honduras, con sede en Tegucigalpa, y que se articula como Oficina Económica y Comercial de dicha misión.

Artículo 2. *Dependencia funcional, administrativa y presupuestaria.*

Esta Agregaduría de Economía y Comercio dependerá funcional, administrativa y presupuestariamente del Ministerio de Economía, a través de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, sin perjuicio de las facul-