

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

- 5166** *Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, estableció el régimen actualmente vigente de las servidumbres aeronáuticas en sus artículos 51 a 54, desarrollados por el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, en adelante el Decreto, que unificó en una sola disposición la normativa anterior relacionada con estas servidumbres y, al mismo tiempo, la actualizó con arreglo a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Los cuarenta años transcurridos desde la promulgación de la normativa actualmente vigente en esta materia han sido testigos de numerosos cambios, tecnológicos y de toda índole, que se han traducido en sucesivas modificaciones de las normas internacionales aplicables a la seguridad de la navegación aérea, recogida por lo que respecta a los aeródromos en el volumen I del anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Esta evolución de las normas internacionales no se ha visto reflejada en la legislación española sobre servidumbres aeronáuticas, que no ha evolucionado en este tema desde 1972, salvo ligeras modificaciones introducidas mediante el Decreto 2490/1974, de 9 de agosto, por el que se modifica el artículo 30 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas; el 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; y el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica 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 se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

El desfase existente entre la normativa actualmente vigente y los estándares y recomendaciones establecidos por OACI, recogidos ahora por el derecho español mediante 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, hace necesaria una revisión que incorpore a la regulación de las servidumbres aeronáuticas las previsiones necesarias para facilitar el cumplimiento de lo establecido en los convenios internacionales de los que España es signataria. En concreto, las superficies libres de obstáculos que recoge el citado Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, en el capítulo IV de las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, no coinciden plenamente con las hasta ahora contenidas en el Decreto, produciéndose diferencias que conviene corregir para asegurar que los objetivos y fines de la figura de las servidumbres aeronáuticas se corresponde precisamente con las necesidades actuales de la operación aeroportuaria.

Esta adaptación a la normativa internacional unida a la incorporación y actualización de las características de nuevos sistemas aeronáuticos exige la revisión de algunos artículos para ajustarlos a dicha normativa y a las nuevas normas técnicas adoptadas en España.

Por otro lado, se actualizan las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas de los radiofaros omnidireccionales VHF (VOR) y de los radares de vigilancia para un tipo particular de obstáculos, los aerogeneradores, así como la regulación del TACAN al objeto de que goce de la misma protección que el radiofaro omnidireccional VHF (VOR).

Además, se completa la tabla II del Decreto, en concreto para las pistas con aproximación instrumental con clave de referencia D o E, de modo que se les provea de la misma protección en su área de aproximación que para el resto de pistas cuya aproximación sea por instrumentos.

Al mismo tiempo, se modifica también el contenido del Decreto en lo relativo a la protección del entorno de los aeropuertos con el fin de restringir las actividades humanas o usos del suelo que puedan suponer peligro para las operaciones aéreas o un funcionamiento incorrecto de las instalaciones radioeléctricas. Para mayor claridad se incluye un listado de tales actividades a título de ejemplo.

La redacción del capítulo IV, que pasa a regular únicamente el establecimiento y los efectos de las servidumbres aeronáuticas, se modifica globalmente como consecuencia de todos los cambios que desde 1972, fecha de entrada en vigor del Decreto, ha experimentado la organización administrativa en general, y la aeronáutica en particular. En este sentido, hay que destacar la existencia en la actualidad de dos departamentos ministeriales con competencias (Defensa y Fomento), la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la designación de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil en consonancia con la normativa Europea, la atribución de competencias en materia aeroportuaria a las comunidades autónomas y la creación de nuevos organismos con personalidad jurídica propia y funciones de carácter administrativo en materia de aeropuertos y navegación aérea. En particular, se establece la participación de las autoridades competentes en materia de ordenación territorial y urbanística en la tramitación de las servidumbres aeronáuticas.

Se incluye un nuevo Capítulo V relativo a las actuaciones en zona de servidumbre, en el que se pretende dotar a los procedimientos de una mayor agilidad en la tramitación de las autorizaciones en materia de servidumbres aeronáuticas, sin menoscabar la seguridad de las operaciones aéreas. A tal efecto, se plantea aligerar el régimen general de autorizaciones en aquellos casos en que hayan incluido adecuadamente las limitaciones inherentes a dichas servidumbres en el planeamiento urbanístico. Cuando se trate de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aplicación de esta excepción requerirá el informe previo vinculante del Ministerio de Defensa.

Con el mismo objetivo, se plantea una modificación de la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, en la que se regula la supervisión por parte del Ministerio de Fomento de las revisiones y modificaciones de los instrumentos de planeamiento, a fin de verificar, entre otros aspectos, la correcta inclusión de las servidumbres establecidas o a establecer. Parte del contenido de dicha disposición adicional pasa a formar parte del cuerpo de este real decreto con el fin de unificar todas las normas relativas a la relación entre las servidumbres aeronáuticas y el planeamiento urbanístico.

Se ha introducido, además, un artículo destinado a regular los efectos que el establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas tendrá sobre los planes directores aeroportuarios y el planeamiento territorial y urbanístico. De este modo queda establecida la obligación de adaptar el planeamiento a las servidumbres, de acuerdo con la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

Por otra parte, es preciso completar para los gestores aeroportuarios y de servicios de navegación aérea distintos de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, su contribución en materia de defensa de estas servidumbres de forma similar a las obligaciones que ya están recogidas para esta entidad en su Estatuto. En este sentido, se regula su participación en la propuesta y tramitación de las servidumbres, en los procedimientos relativos a los informes, autorizaciones u otras actuaciones con objeto

de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre servidumbres aeronáuticas, así como en relación a aquellas otras actuaciones que pudieran emprenderse como consecuencia de dichas limitaciones a la propiedad. A tal efecto, se incluye una remisión al Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, y al correspondiente Manual de Aeropuerto en relación con las obligaciones de los gestores aeroportuarios para garantizar la operación de los aeropuertos en condiciones de seguridad.

Por último, se ha considerado conveniente recoger expresamente la incidencia que la modificación del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones en materia de aviación, introducida por la disposición derogatoria única de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, ha tenido en el ejercicio de las competencias de ambos Departamentos.

Las modificaciones introducidas por este nuevo real decreto clarificarán, por tanto, las competencias que le corresponden a cada organismo o administración, reforzando el cumplimiento, control y vigilancia de las servidumbres y simplificando el procedimiento administrativo vigente.

Por todo ello, a propuesta de la Ministra de Fomento y del Ministro de Defensa, previa aprobación del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de abril de 2013,

DISPONGO:

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

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 5 se subdivide en dos apartados:

En el apartado 1 del artículo 5 se modifican los puntos seis y siete y se añaden los puntos once y doce.

«Seis. Superficie horizontal interna.–Superficie formada por uno o varios planos horizontales sobre un aeródromo y sus alrededores.»

«Siete. Superficie cónica.–Superficie simple o compleja de pendiente ascendente y hacia fuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.»

«Once. Elevación de referencia para la superficie horizontal interna.–Elevación de referencia que deberá tenerse en cuenta para definir la elevación de la superficie horizontal interna.»

«Doce. Obstáculo.–A efectos, del presente reglamento, todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo que penetre las servidumbres aeronáuticas, o bien supere los cien metros de altura respecto al nivel del terreno o agua circundante.»

El apartado 2 del artículo 5 pasa a tener la siguiente redacción:

«Los Ministerios de Defensa o de Fomento, en el ámbito de sus propias competencias, determinarán en cada caso para cada aeródromo, los datos necesarios de umbrales y puntos de referencia, tanto de aeródromo como de instalaciones radioeléctricas, a los únicos efectos de aplicación de las servidumbres aeronáuticas, no teniendo que coincidir esos datos con los contenidos en cualquier otra publicación oficial.»

Dos. Los párrafos b) y c) del apartado uno del artículo 6 quedan redactados de la siguiente manera:

«b) Dos bordes laterales que, partiendo de los extremos del borde interior, se separan uniformemente con determinado grado de divergencia, respecto a la trayectoria nominal prevista, hasta la distancia máxima que figura en la tabla I. Esta distancia se mantiene constante hasta el borde exterior. El grado de divergencia es el que figura en la tabla I.

c) Un borde exterior perpendicular a la trayectoria nominal prevista a la distancia máxima de la tabla I y contenido en un plano horizontal. La distancia entre el borde interior y el borde exterior se fija en la tabla I, y se medirá sobre la proyección en un plano horizontal de la trayectoria nominal prevista.

Las dimensiones del área de subida en el despegue, medidas horizontalmente, no podrán ser menores que las dimensiones que se indican en la tabla I, excepto cuando a juicio del Ministerio de Fomento o de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, la seguridad de las maniobras de las aeronaves permita reducir dichas dimensiones.»

Tres. Los párrafos b) y c) del apartado tres del artículo 6 quedan redactados como sigue:

«b) Dos lados que parten de los extremos del borde interior y divergen en la proporción determinada en la tabla II respecto a la trayectoria nominal prevista.

c) Un borde exterior perpendicular a la trayectoria nominal prevista a la distancia de la tabla II contenido en un plano horizontal.

Las dimensiones del área de aproximación, medidas sobre la proyección en un plano horizontal de la trayectoria nominal prevista, no serán menores que las especificadas en la tabla II.»

Cuatro. El apartado seis del artículo 6 pasa a tener la siguiente redacción:

«Seis. Superficie horizontal interna.—En todo aeródromo se establecerá una superficie horizontal interna. Dicha superficie podrá estar formada por uno o varios planos horizontales.

La altura de la superficie horizontal interna será de 45 m sobre la elevación o elevaciones de referencia definidas a tal efecto.

La elevación o elevaciones de referencia estarán comprendidas entre la elevación máxima y mínima de las pistas.

Como norma general para aeródromos con única pista de vuelo, se establecerá una superficie horizontal interna, como ilustra la figura 2, formada por dos arcos circulares unidos ambos arcos por rectas tangentes. Las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coincidirán con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación.

En los aeródromos con una sola pista, salvo que su longitud sea superior a 3.100 metros, la superficie horizontal interna podrá consistir en una superficie circular, como ilustra la figura 1, con centro en el punto de referencia fijado con este fin.

Para aeródromos con más de una pista de vuelo, se establecerá una superficie horizontal interna, como ilustra la figura 3, formada por arcos circulares unidos todos los arcos por rectas tangentes. Las proyecciones verticales sobre el terreno de los centros de dichos arcos coincidirán con las intersecciones del eje de pista con los bordes interiores de las superficies de aproximación.

En el caso de aeródromo con más de una pista de vuelo, con diferencias considerables de elevación entre pistas, se establecerá una configuración geométrica como la anterior, pero esta se podrá dividir en dos o más superficies horizontales, cada una de ellas con distinta elevación de referencia.

Figura 1. Superficie horizontal interna simple

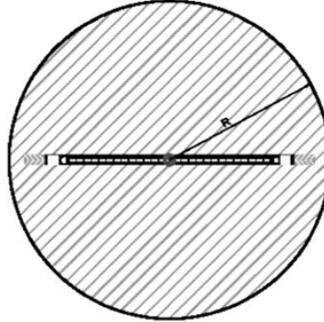


Figura 2. Superficie horizontal interna para pistas únicas

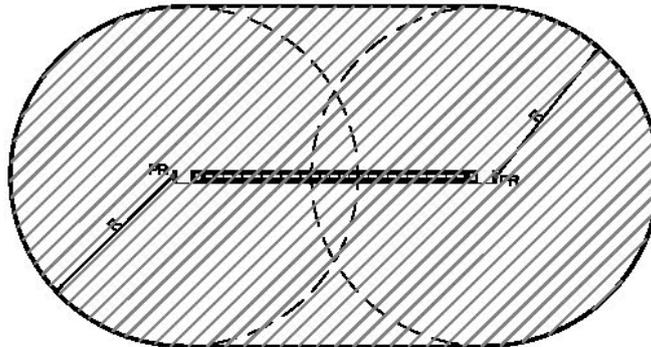
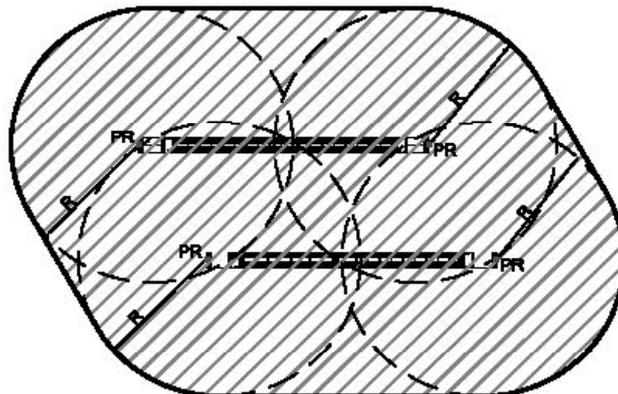


Figura 3. Superficie horizontal interna compleja para dos pistas



Dependiendo de la letra clave de la pista, el valor del radio de este círculo será:

- 4.000 metros cuando el aeródromo tenga alguna pista con la letra clave A, B o C.
- 2.500 metros cuando alguna pista sea de letra clave D y no haya ninguna de la letra de clave A, B o C.
- 2.000 metros cuando sea E.»

Cinco. El apartado siete del artículo 6 queda redactado de la siguiente manera:

«Siete. Superficie cónica.—Se establecerá una superficie cónica en todo el aeródromo.

Los límites de la superficie cónica comprenderán:

- a) un borde inferior que coincide con la periferia simple o compleja de la superficie horizontal interna; y
- b) un borde superior situado a una o varias alturas determinadas sobre la superficie horizontal interna.

La pendiente de la superficie cónica se medirá en un plano vertical perpendicular a la periferia de la superficie horizontal interna correspondiente y será del 5%.

El límite superior de la superficie cónica estará contenido en uno o varios planos horizontales situados a:

- a) 100 metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave A o B.
- b) 75 metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con clave C y no las haya con letra clave A o B.
- c) 55 metros sobre la superficie horizontal interna cuando el aeródromo tenga alguna pista con letra clave D y no las haya con letra clave A, B o C.
- d) 35 metros sobre la superficie horizontal interna cuando la pista sea de clave E.»

Seis. El artículo 7 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 7. *Altura límite de los obstáculos.*

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

Siete. El artículo 9 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 9. *Apantallamientos.*

1. Se podrá considerar que un objeto está apantallado cuando:

- a) Se encuentra situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma una pendiente negativa del 10% con la horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al aeródromo (excepto en sentido contrario a la dirección del mismo), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a ciento cincuenta metros; o,
- 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 aeródromo, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a ciento cincuenta metros.

2. Cuando en estos supuestos se vulneren los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas podrá solicitarse la autorización excepcional prevista en el artículo 33.»

Ocho. El artículo 10 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 10. *Servidumbre de limitación a actividades.*

1. La superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres aeronáuticas queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, podrán prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se

extenderá a los usos del suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.
- b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáutica o afectarlos negativamente.
- f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

2. Las actividades y usos existentes y de nueva implantación podrán prohibirse o limitarse, quedando en este último caso su ejercicio condicionado al cumplimiento de las medidas de mitigación que se determinen.

3. El establecimiento de las prohibiciones o limitaciones a que se refieren los epígrafes anteriores se ajustará a lo dispuesto en el artículo 26 del presente real decreto en el caso de las actividades o usos del suelo existentes o al artículo 30 en los supuestos de nueva implantación, teniendo en cuenta lo previsto en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y el Reglamento (UE) n.º 691/2010.

4. Serán indemnizables las prohibiciones o limitaciones que incidan sobre actividades en ejercicio y afecten a derechos ya patrimonializados.

5. La Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán establecer las prohibiciones o limitaciones a que se refiere el presente artículo de oficio o a solicitud del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea. En los supuestos en que actúen de oficio, se recabará informe del mencionado gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea.»

Nueve. La tabla II del capítulo I queda modificada como sigue:

«Tabla II. Área y superficie de aproximación

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al umbral	60 m	60 m	60 m	30 m	30 m
Longitud del borde interior:					
a) Área de aproximación por instrumentos	300 m				
b) Otras áreas de aproximación.	150 m	150 m	150 m	80 m	60 m
Divergencias a cada lado:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15 %	15 %	15 %	15 %	15 %
b) Otras áreas de aproximación.	10 %	10 %	10 %	10 %	10 %

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
Longitud:					
a) Área de aproximación por instrumentos	15.000 m	15.000 m	15.000 m	15.000 m	15.000 m
b) Otras áreas de aproximación.	3.000 m	3.000 m	3.000 m	2.500 m	1.600 m
Pendiente de los primeros 3.000 m:					
a) Área de aproximación por instrumentos	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
b) Otras áreas de aproximación.	2,5 %	2,5 %	3,33 %	4 %	5 %
Pendiente más allá de los 3.000 m:					
a) Área de aproximación por instrumentos	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %	2,5 %
Cota de la parte horizontal: La mayor de:	a) 150 m sobre el umbral de pista. b) La de la parte horizontal de la superficie libre de obstáculos en el área de aproximación final.»				

Diez. La nota de la tabla III del capítulo II queda redactada del siguiente modo:

«Nota: La distancia «d», citada en (B) y (C), viene dada en metros, por la parte entera de la siguiente expresión:

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

d igual a diez más doscientos setenta y tres por la raíz cuadrada de (D/f), siendo D la distancia entre antenas, en kilómetros, y f la frecuencia más baja en MHz.»

Once. El artículo 16 se modifica añadiendo una nueva tabla IV bis, que complementará a la actual tabla IV y que sólo será válida para el caso en el que los obstáculos sean aerogeneradores:

«Tabla IV bis. Ayudas a la navegación para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores

Instalación	Zona de seguridad – metros	Zona de limitación de alturas – metros	Superficie de limitación de alturas – Pendiente (%)
Radiofaro omnidireccional VHF (VOR) y TACAN.	600	10.000	1,60
Radar de vigilancia primario (PSR)	300	30.000	1,75
Radar de vigilancia secundario (SSR)	300	30.000	1,75»

Doce. El último párrafo del apartado Equipo de Trayectoria de Planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS) y radar de precisión para la aproximación (PAR) de la tabla IV 2. Ayudas a la navegación, del capítulo II, pasa a tener la siguiente redacción:

«– Superficie de limitación de alturas.–Estará definida por el plano de referencia hasta su intersección con el plano a) y, a partir de ella, por un plano de pendiente del 2 %.»

Trece. El título y el apartado dos del artículo 20 quedan redactados como sigue:

«Artículo 20. *Servidumbres correspondientes a la maniobra basada en dos NDB o VOR y NDB o TACAN y NDB.*»

«Dos. Área de aproximación final entre las dos instalaciones. Área simétrica, respecto a la trayectoria nominal de aproximación, con una anchura constante de 5.500 metros, que se extiende entre las dos instalaciones.

Si la instalación es un VOR o TACAN, la anchura del área en esta instalación es de 4.600 metros.

Si la instalación interior está emplazada fuera del aeródromo, pero en el área de aproximación final, la anchura aumentará uniformemente hasta el comienzo del área de aproximación frustrada en la proporción resultante de una desviación de 10 grados a cada lado de la trayectoria nominal de aproximación final para las instalaciones NDB y de 5 grados para las instalaciones VOR o TACAN.»

Catorce. El título, el párrafo inicial y el apartado cinco del artículo 21 quedan redactados del siguiente modo:

«Artículo 21. *Servidumbres correspondientes a la maniobra VOR o TACAN.*»

«Constituyen la zona de servidumbre aeronáutica, correspondientes a la maniobra nominal de aproximación por instrumentos VOR o TACAN, las áreas y superficies que se determinan a continuación:»

«Cinco. Área de aproximación frustrada.—Área simétrica, respecto a la trayectoria nominal de aproximación frustrada. Tiene su origen en el extremo del área de aproximación final.

A partir de este punto se ensancha, con una divergencia de 15 grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente de 2,5 %, haya alcanzado una altitud suficiente que le garantice el despeje de obstáculos y que se fijará por el Ministerio de Defensa o de Fomento, en el ámbito de sus propias competencias, para cada aproximación VOR o TACAN, en particular.»

Quince. El título, el párrafo inicial y el apartado dos del artículo 24 quedan redactados como se indica a continuación:

«Artículo 24. *Servidumbres correspondientes a los sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación.*»

«Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes al sistema visual indicador de pendiente de aproximación, las áreas y superficies que se determinan a continuación:»

«Dos. Superficie correspondiente a la aproximación efectuada con el sistema visual indicador de pendiente de aproximación.—Plano inclinado, de origen común con las áreas a) y b). Su pendiente no será superior a 1,5 grados.»

Dieciséis. El capítulo IV se desdobra en dos, capítulo IV y capítulo V, con la siguiente redacción:

«CAPÍTULO IV

Establecimiento y efectos de las servidumbres aeronáuticas

Artículo 26. *Eliminación de obstáculos y limitación o prohibición de actividades existentes por establecimiento o modificación de servidumbres.*

1. Corresponde al Ministerio de Fomento o de Defensa conjuntamente o a cada uno por separado en el ámbito de sus competencias, resolver, de oficio o a instancia del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, sobre la eliminación o modificación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo entre aquellos existentes o autorizados en las zonas de servidumbres aeronáuticas, previo informe del citado gestor o prestador de servicios, cuando no haya solicitado su adopción.

Cuando estas medidas afecten a derechos patrimonializados serán de aplicación las disposiciones sobre expropiación forzosa.

A tales efectos el titular o gestor de la infraestructura aeronáutica o prestador de servicios de navegación aérea tendrá la condición de beneficiario, y vendrá obligado a presentar, además de la documentación prevista en la legislación sobre expropiación forzosa, la evaluación económica de dichas medidas con relación a la explotación del aeródromo o instalación.

2. Cuando por razones de seguridad operacional fuese necesaria la adopción de medidas con carácter inmediato, podrá aplicarse el procedimiento de urgencia, regulado en la Ley de Expropiación Forzosa, para conseguir tal eliminación o modificación.

Artículo 27. Establecimiento, confirmación o modificación de servidumbres.

1. Las servidumbres aeronáuticas de cada aeródromo o instalación se establecerán, modificarán o confirmarán, caso este último de haber sido establecidas con carácter de urgencia, mediante acto administrativo que revestirá la forma de real decreto aprobado en Consejo de Ministros, que definirá su contenido y alcance, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

En caso de urgencia, tal como cuando se prevea una inmediata puesta en servicio de las infraestructuras susceptibles de disponer de servidumbres aeronáuticas o se trate de evitar la aparición de un riesgo grave no contemplado por las servidumbres vigentes en el momento, las servidumbres aeronáuticas podrán establecerse mediante orden ministerial, quedando sin efecto si en el plazo de doce meses no son confirmadas por real decreto.

En el caso de bases aéreas abiertas al tráfico civil, aeródromos militares, bases aéreas e instalaciones radioeléctricas para uso militar, corresponde al Ministerio de Defensa proponer el establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas.

En los aeródromos de utilización conjunta corresponderá conjuntamente al Ministerio de Defensa y al Ministerio de Fomento ejercer dichas competencias.

2. Los gestores aeroportuarios y los prestadores de servicios de navegación aérea podrán solicitar al órgano competente para su propuesta el establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas. En el caso de aeródromos de uso público o destinados a servicios públicos de competencia autonómica, la solicitud deberá formularse por el órgano competente en materia de aeropuertos de la comunidad autónoma.

La solicitud se dirigirá a la Dirección General de Aviación Civil acompañada de la oportuna documentación que sea determinada mediante orden ministerial. En todo caso, la documentación adjunta deberá contener, al menos, una memoria justificando la necesidad del establecimiento de servidumbres aeronáuticas, los documentos que definan y delimiten éstas conforme lo dispuesto en el presente decreto, incluyendo los planos donde se representen, así como una propuesta de las medidas a adoptar en relación con los obstáculos o actividades existentes que vulneren las servidumbres aeronáuticas a establecer o modificar o supongan un riesgo para la navegación aérea, tras ser analizadas por el solicitante mediante un estudio aeronáutico de seguridad, y una evaluación económica de lo que pueda suponer el efectivo establecimiento de las servidumbres en cada aeropuerto o instalación de navegación aérea, y su alcance respecto a la rentabilidad media de dicha instalación conforme los criterios generales del Reglamento (UE) n.º 691/2010, de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) n.º 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

3. En el caso de que se proponga la eliminación o modificación de obstáculos o actividades que afecten a derechos patrimonializados, se iniciará el correspondiente procedimiento de expropiación, que será tramitado conforme las

correspondientes previsiones legales, sin perjuicio de las determinaciones sobre aspectos puntuales que figuran en el presente real decreto con carácter adicional o aclaratorio. Corresponde al gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea aportar el proyecto de expropiación en su condición de beneficiario, incluyendo una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos cuya ocupación o disposición se consideren necesarias, en la que se expresará el estado material y jurídico de cada uno de los bienes o derechos, los nombres de los propietarios o de sus representantes, con indicación de su residencia y domicilio, y los de cuantos sean titulares de algún derecho o interés indemnizable, afectados por la expropiación.

El o los procedimientos de expropiación derivados del establecimiento, modificación o confirmación de servidumbres aeronáuticas podrán elaborarse y aprobarse conjuntamente con el real decreto u orden ministerial correspondiente o con posterioridad a su aprobación a medida que resulte necesario.

4. El procedimiento para el establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas también podrá tramitarse a iniciativa de los Ministerios de Defensa o Fomento en el ámbito de sus propias competencias, con arreglo al procedimiento que se establezca mediante Orden, en cuyo caso se dará audiencia al titular o gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea y se le requerirá para la aportación de la documentación correspondiente a su condición de beneficiario de la expropiación forzosa.

Antes de la aprobación de las propuestas de reales decretos de servidumbres aeronáuticas se procederá a consultar a los interesados, mediante un trámite de información pública, y a las Administraciones Públicas territoriales afectadas, de los proyectos de reales decretos, los planos en los que se reflejen las superficies afectadas por las servidumbres aeronáuticas, y las memorias justificativas de las mismas. Dicha documentación será publicada en una página web del Ministerio de Fomento o Defensa, según corresponda, y de la entidad proponente, además de ponerse a disposición de los interesados en soporte papel, indicando los lugares donde puedan consultarse los documentos. El Ministerio de Defensa podrá excluir del trámite de consulta aquella documentación relativa a instalaciones afectas a la defensa nacional que por su carácter confidencial no deba ser publicada.

Cuando, por razones de urgencia derivadas de la necesidad de garantizar la seguridad aérea o la regularidad de las operaciones, se establezcan o modifiquen provisionalmente servidumbres aeronáuticas mediante Orden Ministerial de acuerdo con lo previsto en el artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, podrá prescindirse de la información pública en el procedimiento de su aprobación. Si se omitiere dicho trámite, se cumplirá con ocasión de la instrucción del procedimiento de aprobación del real decreto que las confirme.

5. Aprobados el real decreto mediante el que se establecen, modifican o confirman las servidumbres aeronáuticas, o la orden ministerial dictada por razones de urgencia, el Ministerio de Fomento o el de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, lo comunicará, con el envío de los planos en los que se reflejen las superficies afectadas por las servidumbres, del real decreto u orden ministerial y de su memoria justificativa, a los Delegados o Subdelegados del Gobierno con competencia en la provincia a que afecte, para su cumplimiento por los organismos autonómicos, provinciales y municipales, a cuyo fin se les dará la máxima publicidad y difusión. Igualmente será publicada dicha documentación en una página web del Ministerio de Fomento o Defensa, según corresponda, salvo aquella documentación relativa a instalaciones afectas a la defensa nacional que por su carácter confidencial no haya sido sometida a información pública.

Artículo 28. *Instalaciones del Ministerio de Defensa.*

1. Para el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas correspondientes a bases aéreas, aeródromos militares o zonas militares en aeródromos de

utilización conjunta, así como instalaciones radioeléctricas de navegación aérea de interés para la defensa, se aplicará lo dispuesto en este real decreto, en cuanto sea compatible con la defensa nacional, especificándose en el real decreto de establecimiento, modificación o confirmación de servidumbres el alcance de las servidumbres que se impondrán.

2. En el caso de servidumbres competencia del Ministerio de Defensa, las referencias contenidas en este real decreto al gestor aeroportuario o al prestador de servicios de navegación aérea, se entenderán hechas al propio Ministerio de Defensa o al órgano que éste designe.

CAPÍTULO V

Actuaciones en zonas de servidumbre

Artículo 29. Incorporación de las servidumbres aeronáuticas a los planes directores y al planeamiento territorial o urbanístico.

1. La aprobación del establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas comportará para cualesquiera planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales que se encuentren afectados, la incorporación de las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio. A tales efectos, será obligatoria la adaptación de los planes o instrumentos de ordenación territorial o urbanística en vigor en el plazo que determine la legislación aplicable o, en su defecto, el de seis meses, y no serán de aplicación, mientras tanto, las determinaciones del planeamiento urbanístico que no resulten acordes con las servidumbres aprobadas.

Las servidumbres establecidas quedarán integradas en los planes directores aeroportuarios de acuerdo a lo que disponga el correspondiente real decreto u orden ministerial por los que se aprueben las servidumbres aeronáuticas.

2. Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. A tales efectos, previo a la aprobación inicial del instrumento de ordenación, el organismo competente del planeamiento solicitará de la Dirección General de Aviación Civil la emisión de dicho informe. Los informes relativos a las modificaciones o revisiones de planeamiento se ceñirán a los aspectos que hayan sido objeto de alteración.

En el caso de aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, se requerirá el informe previo del Ministerio de Defensa.

Estos informes tendrán el carácter de preceptivos y vinculantes en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas. En ellos se identificarán los ámbitos o sectores del planeamiento urbanístico informado que podrán acogerse a lo previsto en el artículo 32, así como las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas a los efectos de lo previsto en los artículos 31, 32 o 33.

El plazo para la emisión de estos informes es de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida, incluido el informe del Ministerio de Defensa, y en su caso, el de la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el informe o informes preceptivos y vinculantes, se entenderán evacuados con carácter disconforme.

A falta de solicitud del informe preceptivo así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.

3. Para las servidumbres de aeródromos de competencia autonómica de uso público o destinados a servicios públicos, el informe de la Dirección General de Aviación

Civil se emitirá previo informe del órgano competente en materia de aeropuertos de la comunidad autónoma sobre la compatibilidad del proyecto con las servidumbres aeronáuticas. El órgano competente para la tramitación del planeamiento presentará la solicitud ante la Dirección General de Aviación Civil junto con el informe del órgano competente en materia de aeropuertos de la comunidad autónoma.

4. En el caso de instalaciones incluidas en las determinaciones de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, el informe sobre las servidumbres vigentes formará parte del contenido del que ha de evacuarse conforme a la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

5. Excepcionalmente, la Dirección General de Aviación Civil podrá informar favorablemente planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas, siempre que quede acreditado, a juicio de la Autoridad Nacional de Supervisión competente, que no se compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeródromo.

A tales efectos el organismo o Administración que solicite el informe citado en el párrafo anterior deberá aportar un estudio aeronáutico de seguridad, suscrito por técnico competente, el cual será objeto de consulta al gestor aeroportuario o al proveedor de servicios de navegación aérea e informado por la Autoridad Nacional de Supervisión Civil.

El informe favorable emitido con carácter excepcional en estos supuestos deberá señalar, en su caso, las condiciones particulares adicionales que resultasen necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

6. En el caso de los instrumentos de planeamiento que desarrollen planes previamente informados favorablemente con arreglo a este real decreto, el órgano competente para su aprobación definitiva remitirá a la Dirección General de Aviación Civil certificación acreditativa de la conformidad de dichos instrumentos con el planeamiento que desarrollen, en las condiciones que, en su caso haya establecido el informe favorable emitido en relación al mismo. La Dirección General de Aviación Civil dispondrá de un plazo de tres meses para solicitar información adicional o documentación complementaria o manifestar su disconformidad con el planeamiento propuesto. Transcurrido dicho plazo sin pronunciamiento expreso, se entenderá emitido informe en sentido favorable.

Idéntico régimen de informe se aplicará a aquellos planeamientos de carácter puntual o que no afecten a la totalidad de un término municipal, que ordenen físicamente ámbitos que no permitan aumentos de alturas respecto a las determinaciones urbanísticas existentes en las áreas sujetas a servidumbres aeronáuticas o nuevas vulneraciones de dichas servidumbres aeronáuticas, extremos que deberán venir acreditados en la certificación emitida por el órgano competente para la aprobación definitiva del planeamiento.

El procedimiento previsto en los párrafos anteriores de este epígrafe sólo será aplicable en los casos en los que expresamente la Dirección General de Aviación Civil permita su aplicación, conforme a las condiciones que a tal efecto establezca en su informe previo al planeamiento que se desarrolle.

El procedimiento previsto en este epígrafe no será aplicable para aquellos supuestos en los que dicho informe previo haya previsto expresamente otra cosa, o se hayan producido modificaciones en las servidumbres aeronáuticas con posterioridad a la fecha del informe, que afecten al contenido de éste.

7. Las Administraciones u organismos competentes para la aprobación definitiva del planeamiento territorial o urbanístico deberán remitir a la Dirección General de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, el plan o instrumento de ordenación aprobado definitivamente, acompañado de certificación del acto de aprobación definitiva. El Centro directivo comprobará la inclusión de las servidumbres aeronáuticas y de las medidas que se adopten para garantizar su

cumplimiento efectivo y resolverá al efecto. Transcurridos dos meses desde la recepción de dicha certificación sin que se formulen reparos, se entenderá emitida resolución en sentido favorable.

Artículo 30. *Condiciones para la realización de actuaciones en zonas de servidumbre o que supongan obstáculos.*

1. No podrán adquirirse derechos en contra de las servidumbres aeronáuticas. Las Administraciones Públicas no podrán autorizar, ni expresa ni implícitamente o mediante consideración favorable de una comunicación previa o declaración responsable, ninguna construcción, instalación o plantación ubicada en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que pueda constituir obstáculo con arreglo a lo previsto en el presente real decreto, sin el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias.

El mismo acuerdo favorable se exigirá para las actuaciones no sujetas a control previo administrativo.

Las personas físicas o jurídicas sólo podrán desarrollar actuaciones, tales como construcciones, instalaciones o plantaciones, con pleno respeto al contenido de la normativa sobre servidumbres aeronáuticas. A tales efectos, no podrán desarrollarse actuaciones que se encuentren en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que puedan ser consideradas obstáculos, si las autorizaciones emitidas por las administraciones públicas no cuentan con el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias.

2. Los organismos, entidades y Administraciones competentes en materia de urbanismo y obras públicas, así como en materia de transporte, distribución, comercialización y suministro de energía eléctrica y en el establecimiento de la autorización y planificación de instalaciones del dominio público radioeléctrico, vendrán obligadas a obtener el acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, según corresponda y colaborarán con la Administración aeronáutica para garantizar el pleno cumplimiento de las servidumbres.

3. No será necesario el previo acuerdo favorable a que se refiere el apartado 1 para las actuaciones que lleven a cabo los gestores aeroportuarios o prestadores de servicios de navegación aérea en el interior del recinto de los aeródromos y de las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea en el ejercicio de sus funciones como tales.

Artículo 31. *Procedimiento y órgano competente en materia de actuaciones en zonas de servidumbre.*

1. Corresponde al órgano competente del Ministerio de Defensa adoptar las resoluciones previstas en los artículos 30 y 32 en relación con los aeródromos militares, bases aéreas, bases abiertas al tráfico civil e instalaciones de radioayudas militares.

2. Corresponde a la Autoridad Nacional de Supervisión Civil adoptar dichas resoluciones en relación con los aeródromos civiles y las instalaciones de navegación aérea civiles, y a ambos Ministerios conjuntamente respecto a los aeródromos de utilización conjunta.

3. En el caso de actuaciones que requieran licencia o autorización de la administración con competencias urbanísticas, ésta solicitará a la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o al órgano competente del Ministerio de Defensa, según corresponda, el acuerdo previo previsto en el artículo 30.

Asimismo, las administraciones públicas, organismos y entidades, solicitarán, a la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o al órgano competente del Ministerio de Defensa según corresponda, el mencionado acuerdo previo, cuando sean las promotoras de actuaciones que no requieran licencia o autorización de la administración con competencias urbanísticas, antes de su ejecución.

La Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, previos los informes y trámites oportunos, entre los que se incluye la audiencia al gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, dictará el acuerdo que proceda sobre las peticiones formuladas.

4. El plazo para la emisión del acuerdo previo para la realización de actuaciones en zonas de servidumbre aeronáutica será de seis meses, transcurridos los cuales se entenderá emitido en sentido desfavorable.

Artículo 32. Procedimiento aplicable para actuaciones en zonas de servidumbre incluidas en planes informados previamente.

1. La tramitación del acuerdo favorable previsto en el artículo 30 en zonas de servidumbre incluidas en planes informados previamente con carácter favorable se desarrollará con arreglo a lo previsto en el presente artículo. A tales efectos, se considerarán actuaciones en zonas de servidumbre incluidas en planes informados previamente con carácter favorable:

a) Las actuaciones contempladas en planes urbanísticos o territoriales que hayan sido informados favorablemente por el Ministerio de Fomento y, en su caso, por el Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme lo dispuesto en este real decreto o en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

b) Las actuaciones previstas en instrumentos de desarrollo de los planes urbanísticos o territoriales siempre que se haya previsto expresamente dicha posibilidad en los informes a que se refiere el apartado a) anterior y el desarrollo se realice conforme a las condiciones establecidas en dichos informes.

2. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, los organismos y Administraciones competentes para el otorgamiento de las correspondientes licencias o los organismos y entidades responsables de su ejecución cuando la actuación no precise licencia, remitirán a la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o al órgano competente del Ministerio de Defensa, según corresponda, certificación acreditativa de las características de la actuación, de su inclusión en los supuestos a que se refiere el apartado anterior y de su adecuación al planeamiento informado previamente con carácter favorable.

3. La Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, el prestador de servicios de navegación aérea y el gestor aeroportuario, podrán solicitar de la Administración competente para el otorgamiento de licencias de construcción, instalación o autorización de plantación o actividad o la entidad u organismo competente para su ejecución sin licencia, información sobre las características de las actuaciones, así como la justificación documental de su adecuación a las disposiciones en materia de servidumbres aeronáuticas y a las condiciones impuestas, en su caso, en el informe favorable del planeamiento previsto en el artículo 29.

4. El plazo para la emisión del acuerdo previo para la realización de actuaciones en zonas de servidumbre incluidas en planes informados previamente con carácter favorable será de tres meses, transcurridos los cuales se entenderá emitido en sentido favorable. El transcurso de dicho plazo quedará interrumpido por la solicitud de información adicional prevista en el epígrafe anterior.

5. El procedimiento previsto en el presente artículo no será de aplicación cuando se hayan producido modificaciones en las servidumbres aeronáuticas con posterioridad a la aprobación del planeamiento que ampare la actuación de que se trate.

Artículo 33. Autorizaciones excepcionales.

1. La Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones o instalaciones

en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio del órgano competente, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.

A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar estudio aeronáutico de seguridad en el que se acredite que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento.

2. Asimismo, la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, podrán autorizar la construcción de edificaciones o instalaciones que estén apantallados por otros obstáculos naturales o artificiales ya existentes en los términos previstos en el artículo 9.

3. Las solicitudes de autorización excepcional previstas en los epígrafes anteriores se resolverán en el seno del procedimiento establecido en el artículo 31, previa evaluación de los riesgos para la seguridad y la regularidad de la navegación aérea de acuerdo con lo previsto en el epígrafe C.1.a) del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

Artículo 34. *Verificación y salvaguarda del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas.*

1. Corresponde a los gestores aeroportuarios o prestadores de los servicios de navegación aérea el cumplimiento de lo previsto en el artículo 8 bis.4 del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, y el Documento 9774, Manual de Certificación de Aeródromos, de OACI, mediante la adopción de las medidas que estimen necesarias utilizando los medios propios de que disponen y en el ámbito de su competencia.

Los gestores aeroportuarios o prestadores de servicios de navegación aérea deberán comunicar las vulneraciones de las servidumbres a la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o al órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, y propondrán la adopción de medidas adecuadas para la defensa de dichas servidumbres cuando sus propios medios resultaren insuficientes, así como solicitar el concurso de cualquier otra autoridad y Administración pública que sean competentes, incluidas las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, contemplando incluso lo estipulado en el artículo 26.

2. Los procedimientos para hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas, mencionados en el apartado anterior, respecto a los recintos aeroportuarios de los aeródromos certificados, serán los incluidos en la parte 4 del Manual de Aeropuerto.

En los aeródromos civiles no certificados y las instalaciones radioeléctricas civiles de ayudas a la navegación aérea, el gestor aeroportuario o el proveedor de servicios de navegación aérea elaborarán dichos procedimientos, que serán aprobados por el órgano competente en cada caso.

3. Corresponde a la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o al órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias, resolver, de oficio o a propuesta del gestor aeroportuario o prestador de servicios de navegación aérea, acerca de la adopción de medidas destinadas a hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas, incluida la eliminación de obstáculos, instalaciones, actividades o usos del suelo, surgidos con posterioridad al establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres, que contravengan las servidumbres aeronáuticas establecidas o las resoluciones específicas adoptadas sobre ellas.

Los Ministerios de Fomento y de Defensa podrán proceder, previo apercibimiento a los infractores de las servidumbres aeronáuticas ya establecidas, a la ejecución de las resoluciones referidas en el párrafo anterior, en los términos previstos en los artículos 93 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La adopción de las medidas destinadas a hacer efectivas las servidumbres aeronáuticas se realizará sin perjuicio y con independencia de la imposición de sanciones con arreglo a la legislación sobre seguridad aérea.

Diecisiete. Se añade una disposición final única con el siguiente texto:

«Disposición final única. *Habilitación para el desarrollo y ejecución.*

Se autoriza a los Ministros de Fomento y Defensa para dictar, en el ámbito de sus propias competencias, las normas de ejecución y desarrollo del presente real decreto.

Asimismo, se autoriza al Ministro de Fomento para incorporar las modificaciones técnicas derivadas de la aprobación de enmiendas al Anexo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.»

Disposición adicional única. *Servidumbres acústicas.*

Las servidumbres acústicas quedan fuera del ámbito de aplicación de este real decreto y se regirán por su propia normativa.

Disposición transitoria primera. *Procedimientos en tramitación.*

Las propuestas de servidumbres aeronáuticas que se encuentren en tramitación, se adaptarán a las especificaciones del presente real decreto, siendo válidos los actos ya finalizados.

Disposición transitoria segunda. *Servidumbres actuales.*

Las servidumbres aeronáuticas aprobadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente real decreto mantendrán su vigencia hasta tanto no se proceda a su actualización. La actualización de dichas servidumbres se realizará en el plazo de seis años.

En caso de que no fuese necesaria ninguna actualización, se hará pública dicha circunstancia mediante publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.*

La disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada por la disposición final tercera del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, queda redactada como sigue:

«Disposición adicional segunda. *Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.*

1. Las Administraciones u organismos competentes para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial, o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario o espacios sujetos a servidumbres aeronáuticas o acústicas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que emita informe con carácter preceptivo y vinculante en relación al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, en particular sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y el tipo de afectación y los usos que se pretenden asignar a los espacios afectados por servidumbres aeronáuticas o acústicas.

En relación con las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, el informe se adecuará a las disposiciones previstas en el artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas.

2. Los informes podrán ser objeto de consulta previa, al gestor de las instalaciones.

3. Los informes evacuados por la Dirección General de Aviación Civil son preceptivos y vinculantes en lo que se refiere al ejercicio de las competencias del Estado, y se emitirán en el plazo de seis meses a contar desde la recepción de la documentación requerida para su emisión, incluido, en su caso, el informe de la Comunidad Autónoma.

Transcurrido el plazo previsto en el párrafo anterior sin que se haya emitido el informe de la Dirección General de Aviación Civil, se entenderá que reviste carácter disconforme.

4. A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el instrumento de planificación territorial o urbanística en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales.

5. El informe previsto en esta disposición relativo a los instrumentos de planeamiento que desarrollen planes previamente informados favorablemente con arreglo a este real decreto, se regirá por lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 29 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que así lo haya previsto expresamente el informe de la Dirección General de Aviación Civil relativo al plan que desarrollen.

b) Que el planeamiento de desarrollo se atenga a las condiciones que, en su caso, establezca el informe a que se refiere el apartado anterior.

c) Que no se hayan producido modificaciones en el plan director aeroportuario con posterioridad a la fecha del informe, que afecten al contenido de éste.

6. Las Administraciones u organismos competentes para la aprobación definitiva del planeamiento territorial o urbanístico deberán remitir a la Dirección General de Aviación Civil, a la mayor brevedad posible, el plan o instrumento de ordenación aprobado definitivamente, acompañado de certificación del acto de aprobación definitiva. El Centro directivo comprobará la inclusión de las servidumbres aeronáuticas y de las medidas que se adopten para garantizar su cumplimiento efectivo y resolverá al efecto. Transcurridos dos meses desde la recepción de dicha certificación sin que se formulen reparos, se entenderá emitida resolución en sentido favorable.»

Disposición final segunda. *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 y los artículos 149.1.8.^a y 149.1.18.^a del mismo texto legal relativos, respectivamente al régimen civil y a la expropiación forzosa.

Disposición final tercera. *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 26 de abril de 2013.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN