

ESTABLECIMIENTO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL VOR Y DME DE CALELLA

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Elaborado: 09/03/2018
Página: 1/8

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

Índice

2.1.	BASE LEGAL	3
2.2.	ANTECEDENTES.....	6
2.3.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	6
2.3.1.	Contenido del Proyecto.....	6
2.3.2.	Análisis jurídico	7
2.3.3.	Descripción de la tramitación.....	7

ANEXOS

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

2.1. BASE LEGAL

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. nº 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas se expone:

«Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan.

La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».

En el Decreto 584/1972 de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo de 1972) se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Posteriormente, por el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril (B.O.E. nº 101, de 28 de abril de 1978), se fijan y delimitan las facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Turismo y Comunicaciones en materia de Aviación. El Real Decreto Ley 12/1978, y el Real Decreto 3185/1978, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 18, de 20 de enero de 1979), por el que se desarrolla, fueron derogados por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Al crearse el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pasan a éste las competencias en materia de Aviación Civil que tenía conferidas el anterior Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Análogamente, y con posterioridad mediante el Real Decreto 1173/1993, de 13 de julio, de reestructuración de Departamentos ministeriales, en su artículo 3º, estas competencias quedan conferidas al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

El Real Decreto 758/1996, de 5 de mayo, al reestructurar los Departamentos ministeriales, constituye el Ministerio de Fomento que, según el artículo 4º, asume entre otras competencias las relativas a Transportes.

Más recientemente, entró en vigor 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 servidumbres aeronáuticas en helipuertos), para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, establece en su disposición adicional única que 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.

Ese mismo año, entró en vigor la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O.E. nº 162, de 8 de julio de 2003), que daba respuesta a los problemas que surgieron por la creciente complejidad de las actividades relacionadas con la aviación civil y por el que se derogaron los artículos 1, 2, 3.1, 6.2 y 13 del Real Decreto Ley 12/1978 antes mencionado.

Con posterioridad, entró en vigor 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. Este Real Decreto 1189/2011 modifica, atendiendo a las reclamaciones de algunas comunidades autónomas, entre otras normas, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, con el objeto de abordar los mecanismos de cooperación en el establecimiento de las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea y en la emisión de los informes a los proyectos de los instrumentos de planificación territorial y urbanística que puedan afectarlas, para asegurar que, conforme a lo previsto en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, dichos instrumentos incorporan las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas.

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

El 17 de mayo de 2013, se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, 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, al objeto de: revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI; adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente (dos departamentos ministeriales con competencias en la materia, Defensa y Fomento, creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio de competencias en materia aeroportuaria por parte de las CCAA, existencia de aeropuertos de interés general de titularidad no estatal, nuevo modelo aeroportuario); incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres, la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados; e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por último, el 17 de octubre de 2014 se publicó en el B.O.E la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, por la que se deroga el Real Decreto Ley 12/1978 y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificando, entre otros aspectos, las competencias de los Ministerios de Defensa y Fomento, así como de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), atribuyendo a ambos ministerios la competencia conjunta en materia de política y estrategia para la estructuración y gestión del espacio aéreo, así como la adopción de las medidas específicas en este ámbito. Además, al Ministerio de Fomento le atribuye la determinación de las condiciones o restricciones de uso del espacio aéreo para la circulación aérea general ante situaciones de crisis ordinarias generadas por fenómenos naturales, accidentes o cualquier otra circunstancia similar, reservando al Ministerio de Defensa las competencias sobre la materia en situaciones extraordinarias o de emergencia declaradas por el Presidente del Gobierno o por el Ministerio de Defensa. Así mismo, a CIDEFO se le atribuyen funciones ejecutivas y decisorias en el ámbito de las competencias compartidas en materia de estructuración y gestión del espacio aéreo que, conforme a lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo, deben adoptarse a través de un proceso conjunto civil-militar.

2.2. ANTECEDENTES

Debido a la puesta en servicio de las instalaciones radioeléctricas VOR y DME de Calella es necesario el establecimiento de servidumbres aeronáuticas según Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril.

Por ello, basándose en lo dispuesto en la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, se hace necesario el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas para las instalaciones radioeléctricas VOR y DME de Calella.

2.3. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

2.3.1. Contenido del Proyecto

El proyecto consta de la parte expositiva constituida por un preámbulo, y de la parte dispositiva, constituida por siete apartados. La parte expositiva describe los antecedentes, así como los motivos que han aconsejado la elaboración de un documento de este tipo.

En los siete apartados del proyecto se establecen las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones radioeléctricas VOR y DME de Calella, se clasifican según el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, se definen las referencias de las instalaciones sobre las que se imponen las servidumbres aeronáuticas y se enumeran los municipios afectados.

Las servidumbres incluidas en este proyecto se completarán con el establecimiento de las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas exclusivamente para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores en un real decreto ex profeso para dichas instalaciones.

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

2.3.2. Análisis jurídico

Se trata de una propuesta con rango de real decreto.

Conforme a lo señalado por el Consejo de Estado en su dictamen de fecha 31 de enero de 2013, la naturaleza jurídica del establecimiento de servidumbres aeronáuticas no tiene naturaleza normativa, por cuanto el Tribunal Supremo ya vino excluyendo desde 1979 ese carácter normativo al no exigir el preceptivo dictamen del Consejo de Estado.

2.3.3. Descripción de la tramitación

El promotor de este proyecto de real decreto es ENAIRe.

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

ANEXOS