

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

**638** *Real Decreto 1424/2018, de 3 de diciembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Melilla.*

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, al regular las servidumbres aeronáuticas, establece en el artículo 51, que su naturaleza y extensión se determinarán mediante decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes en cada momento sobre tales servidumbres.

El Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla, establece las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla y de sus instalaciones radioeléctricas asociadas sobre los terrenos que se encuentran bajo su proyección ortogonal, de acuerdo con sus características y conforme a los preceptos de la legislación vigente en aquel momento.

Con posterioridad, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja otras.

En concreto, se ha modificado la longitud de la pista. Se ha dado de baja la radiobaliza L, y se han añadido un radiofaro omnidireccional con equipo medidor de distancias, un radiogoniómetro en la Torre de Control, y dos radioenlaces entre la Torre de Control y el Centro de Emisores de Rostrogordo (eeMLL).

Además de estas modificaciones, se ha excluido de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla las correspondientes al radiofaro no direccional NDB MIA recogido en el Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla, por estar incluido en el Real Decreto 1397/2004, de 7 de junio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del helipuerto militar de Melilla, sus instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y operaciones de aeronaves. Así mismo, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, revisando y actualizando determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que España es miembro.

Como consecuencia de todo ello, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla.

El presente real decreto ha sido sometido a trámite de información pública y a consulta de las administraciones públicas territoriales afectadas, como exige el artículo 27.4 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, en su redacción actual.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de noviembre de 2018,

DISPONGO:

Primero. *Modificación de las servidumbres aeronáuticas.*

Se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Melilla y sus instalaciones radioeléctricas de acuerdo con lo dispuesto en el

artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y de conformidad con lo estipulado en el artículo 27 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Segundo. *Clasificación del aeropuerto.*

El aeropuerto de Melilla se clasifica como aeródromo de letra de clave «C» a efectos de aplicación de las servidumbres indicadas en el artículo anterior en cumplimiento de lo que dispone el Decreto 584/1972.

Tercero. *Coordenadas y cotas del punto de referencia, umbrales e instalaciones radioeléctricas.*

Las coordenadas y cotas del punto de referencia (PR), de los umbrales y de los puntos de referencia de las instalaciones radioeléctricas, utilizadas a efectos del cálculo de las servidumbres aeronáuticas, se determinan en coordenadas geográficas ETRS89, con origen en el meridiano de Greenwich, y elevaciones en metros, sobre el nivel medio del mar en Alicante.

A tales efectos se considera:

a) Punto de referencia para el cálculo de las servidumbres de aeródromo: el punto de referencia queda determinado por las coordenadas geográficas siguientes: latitud Norte, 35° 16' 46,800"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 22,080". La altitud del punto de referencia es de 47 metros sobre el nivel del mar.

b) Pista de vuelo. La pista de vuelo 15 tiene una longitud de 1.433 metros por 45 de anchura, mientras que la pista de vuelo 33 tiene una longitud de 1.371 metros por 45 de anchura, y quedan definidas por las siguientes coordenadas:

Inicio físico de la pista 15: latitud Norte, 35° 17' 08,260"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 39,550"; altitud, 47,6 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 15: latitud Norte, 35° 17' 01,920"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 34,380"; altitud, 47,4 metros sobre el nivel del mar.

Umbral de la pista 33 y extremo de la pista 15: latitud Norte, 35° 16' 29,580"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 08,060"; altitud, 40,7 metros sobre el nivel del mar.

Extremo de la pista 33: latitud Norte, 35° 17' 06,700"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 38,000"; altitud, 47,6 metros sobre el nivel del mar.

c) Instalaciones radioeléctricas: las instalaciones radioeléctricas de este aeropuerto son las que a continuación se relacionan:

1.<sup>a</sup> Centro de emisores y receptores VHF (TWR GEML): latitud Norte 35° 16' 39,717"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,668"; altitud, 71,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

2.<sup>a</sup> Radiogoniómetro: latitud Norte 35° 16' 39,717"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,668"; altitud, 71,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

3.<sup>a</sup> Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR\_MEL): latitud Norte 35° 16' 49,568"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 29,421"; altitud, 50,7 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

4.<sup>a</sup> Equipo medidor de distancias (DME\_MEL): latitud Norte 35° 16' 49,194"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 29,815"; altitud, 51,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

5.<sup>a</sup> Centro de emisores VHF eeMLL: latitud Norte 35° 18' 26,121"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 19,652"; altitud, 127,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

6.<sup>a</sup> Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 22.337 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR GEML: latitud Norte 35° 16' 39,820"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,864"; altitud, 72,4 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla; y EMI eeMLL: latitud Norte 35° 18' 25,982"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 20,348"; altitud, 129,0 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

7.<sup>a</sup> Enlace herciano, cuya frecuencia más baja es de 5.470 MHz, entre las siguientes instalaciones:

TWR GEML: latitud Norte 35° 16' 39,696"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 27,927"; altitud, 72,2 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla; y EMI eeMLL: latitud Norte 35° 18' 25,982"; longitud Oeste (meridiano de Greenwich), 002° 57' 20,348"; altitud, 127,5 metros sobre el nivel del mar. Ubicado en el término municipal de Melilla.

La pista 33 dispone de Zona Libre de Obstáculos (CWY), cuyas dimensiones son 60x150 metros. La pista 15 no dispone de Zonas Libres de Obstáculos (CWY).

La cota más alta de la Zona Libre de Obstáculos coincide con la cota del extremo de pista.

La elevación utilizada como referencia para el cálculo de la superficie horizontal interna se corresponde con la elevación del punto de referencia (PR).

Cuarto. *Servidumbres radioeléctricas aeronáuticas para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores.*

Las servidumbres asociadas a las instalaciones enumeradas en el apartado anterior 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.

Quinto. *Operación de aeronaves.*

De acuerdo con las Cartas de Aproximación por instrumentos OACI incluidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España), existen los siguientes procedimientos instrumentales de aproximación al aeropuerto de Melilla: Aproximación NDB (CAT A & B).

Sexto. *Municipios afectados.*

El término municipal afectado por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla, ubicado en la Ciudad Autónoma de Melilla es el siguiente: Melilla.

Séptimo. *Incorporación de las servidumbres aeronáuticas al plan director.*

Quedan integradas en el plan director del aeropuerto de Melilla las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas para la configuración correspondiente al escenario actual, conforme a las coordenadas y cotas que figuran en el apartado tercero. Para la configuración correspondiente al desarrollo previsible, se aplican las actuaciones propuestas en el plan director del aeropuerto de Melilla partiendo de las presentes servidumbres aeronáuticas.

Octavo. *Sustitución.*

El presente real decreto sustituye al Real Decreto 2634/1981, de 2 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Melilla.

Noveno. *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 diciembre de 2018.

FELIPE R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO