



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

Ministerio del Aire
«BOE» núm. 69, de 21 de marzo de 1972
Referencia: BOE-A-1972-426

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: 17 de mayo de 2013

El artículo segundo de la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y cinco, sobre Aeropuertos, autoriza al Gobierno para modificar la extensión y forma de las servidumbres aeronáuticas cuando sea aconsejable por exigencias del tráfico aéreo o en virtud de acuerdos internacionales sobre la materia.

Al amparo de dicho artículo fueron promulgados los Decretos de veintiuno de diciembre de mil novecientos cincuenta y seis y de diecisiete de julio de mil novecientos sesenta y ocho.

Con objeto de unificar en una sola disposición todo lo relacionado con servidumbres aeronáuticas y al mismo tiempo actualizar las disposiciones vigentes de acuerdo con las normas de la Organización Internacional de Aviación Civil y al amparo del mencionado artículo segundo de la citada Ley y del artículo cincuenta y uno de la Ley número cuarenta y ocho/mil novecientos sesenta, de veintiuno de julio, sobre Navegación Aérea, procede la promulgación de un nuevo Decreto que, sustituyendo a los actuales, recoja las modificaciones necesarias en lo que se refiere a todo tipo de servidumbres aeronáuticas.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Aire y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día dieciocho de febrero de mil novecientos setenta y dos,

DISPONGO:

Las servidumbres aeronáuticas en territorio nacional, espacio aéreo y aguas jurisdiccionales, serán las que a continuación se indican:

CAPÍTULO I

Servidumbres de los aeródromos

Artículo 1.

1. Constituyen las servidumbres de los aeródromos, las que son necesarias establecer en sus alrededores y, en su caso, en su interior para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad.

2. Sin perjuicio de las medidas que adopten las Comunidades Autónomas para la protección de los aeródromos autonómicos en el ejercicio de sus competencias en materia de ordenación del territorio, urbanismo y aeródromos, el órgano competente de la Comunidad Autónoma podrá proponer el establecimiento o modificación de servidumbres aeronáuticas en los aeródromos de uso público de su competencia.

Artículo 2.

Cuando por el Ministerio del Aire se programe la construcción de un aeródromo se definirá por sus coordenadas geográficas un punto que será el centro de un círculo de siete kilómetros de radio y dentro del cual no podrán hacerse alteraciones físicas sin la previa autorización de dicho Ministerio.

Esta restricción se establecerá por Decreto y será efectiva por el plazo de un año, dentro del cual deberán definirse las servidumbres específicas definitivas, caso contrario, quedará sin efecto dicha restricción.

Artículo 3.

A propuesta del Ministerio del Aire se clasificarán los aeródromos de acuerdo con los tipos de aeronaves que hayan de utilizarlos y en función de la longitud básica de la pista necesaria para satisfacer las necesidades de operación de dichos tipos de aviones.

Se entiende como longitud básica de pista la que se requeriría en un emplazamiento horizontal a nivel del mar, en condiciones atmosféricas tipo, definidas por la O. A. C. I. Sobre esta longitud básica se aplicarán las correcciones por altitud, temperaturas y pendiente de la pista para obtener la longitud real de la misma.

Las pistas se clasificarán, según las letras clave A, B, C, D y E, de acuerdo con la tabla siguiente:

Letra clave de pista	Longitud básica
A	Mayor de dos mil cien metros.
B	Entre dos mil cien y mil quinientos metros.
C	Entre mil quinientos y novecientos metros.
D	Entre novecientos y setecientos cincuenta metros.
E	Menos de setecientos cincuenta metros.

Artículo 4.

El espacio sometido a servidumbres de aeródromos está delimitado por las áreas y superficies de subida, aproximación y entorno que se definen en el artículo siguiente, dentro de las cuales podrían tomarse una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los existentes o señalizarlos.

El trazado y condiciones de los caminos que se construyen en las áreas sometidas a servidumbres deberán ajustarse a las normas que se especifiquen por el Ministerio del Aire en cada caso.

Artículo 5.

1. Para las maniobras aéreas alrededor del aeródromo se establecen las áreas y superficies que se definen a continuación:

Uno. *Área de subida en el despegue.*—Parte especificada del terreno o extensión de agua más allá del extremo de la pista o de la zona libre de obstáculos, en el sentido de despegue.

Dos. *Superficie de subida en el despegue.*—Plano inclinado u otra superficie especificada, limitado en planta por la proyección vertical del área de subida en el despegue.

Tres. *Área de aproximación.*—Parte especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.

Cuatro. *Superficie de aproximación.*—Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación.

Cinco. *Superficie de transición.*—Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.

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.

Ocho. *Superficie horizontal externa.*—Plano horizontal, que contiene al límite superior de la superficie cónica y se extiende más allá de dicha superficie. Esta superficie se establecerá cuando sea necesario.

Nueve. *Zona libre de obstáculos.*—Área rectangular, definida en el terreno o en el agua, situada a continuación del extremo de una pista, en el sentido del despegue, y designada y preparada como zona adecuada sobre la cual pueden efectuar las aeronaves una parte de la subida inicial hasta una altura especificada.

Diez. *Punto de referencia.*—El Ministerio del Aire determinará, por sus coordenadas geográficas y altitud, el punto de referencia, cuya situación identificará el aeródromo.

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.

2. 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.

Artículo 6.

Las áreas y superficies definidas en el artículo anterior tendrán las siguientes características:

Uno. *Área de subida en el despegue.*—Se establecerá un área de subida en el despegue para cada sentido de la pista que haya de utilizarse en el despegue de aeronaves, cuyos límites serán los siguientes:

a) Un borde interior de longitud, especificada en la tabla I, perpendicular al eje de pista en el extremo de la zona libre de obstáculos, o cuando no exista dicha zona, a una distancia del extremo de la pista de sesenta metros, si la letra de clave de la pista es A, B o C, o de treinta metros cuando la letra clave sea D o E. Esta distancia se medirá horizontalmente en el sentido del despegue.

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.

Dos. *Superficie de subida en el despegue.*—El límite inferior de la superficie de subida en el despegue será una línea horizontal contenida en el plano horizontal que contenga a su vez el borde interior del área de subida en el despegue. El límite inferior tendrá la elevación del punto más alto de la prolongación del eje de pista, comprendido en la distancia de sesenta metros a partir del umbral, para las pistas con letras de clave A, B o C, o treinta metros para las letras de clave D o E. En el caso de que exista zona libre de obstáculos, la elevación del límite inferior será la del punto más alto de dicha zona.

La pendiente de la superficie de subida en el despegue, medida sobre la horizontal contenida en el plano vertical del eje de pista, no será mayor que la especificada en la tabla I.

Tres. *Área de aproximación.*—Se establecerá un área de aproximación para cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de las aeronaves, cuyos límites serán los siguientes:

a) Un borde interior, de longitud especificada en la tabla II, perpendicular al eje de la pista situada a una distancia medida, desde el umbral en el sentido contrario al del aterrizaje, de sesenta metros cuando la letra de clave de la pista sea A, B o C, o de treinta metros cuando la letra clave de la pista sea D o E.

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. *Superficie de aproximación.*—El límite inferior de la superficie de aproximación será una línea horizontal contenida en el plano vertical que contenga a su vez el borde interior del área de aproximación. La elevación del límite inferior será igual a la del punto medio del umbral.

Las pendientes o pendiente de la superficie de aproximación, medidas sobre la horizontal en el plano vertical que contenga el eje de la pista, serán las que se especifican en la tabla II, excepto en el área de aproximación por instrumentos, en la que la superficie de aproximación será horizontal a partir de ciento cincuenta metros por encima de la elevación del umbral, o bien a partir del plano horizontal que pase por la parte superior de cualquier objeto que determine la altitud mínima en la aproximación final, siempre que esta altitud sea superior a ciento cincuenta metros sobre la elevación del umbral.

Cinco. *Superficie de transición.*—Se establecerán superficies de transición por cada sentido de la pista que se proyecte utilizar para el aterrizaje de aeronaves.

La pendiente de la superficie de transición, medida en un plano vertical perpendicular al eje de la pista, será:

Del catorce coma tres por ciento cuando la letra clave de la pista sea A, B o C y del veinte coma cero por ciento cuando dicha letra clave sea D o E.

El límite exterior de la superficie de transición se determinará por su intersección con el plano que contenga a la superficie horizontal interna.

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

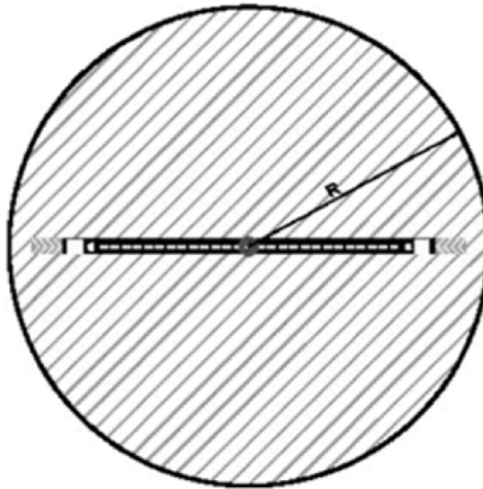


Figura 2. Superficie horizontal interna para pistas únicas

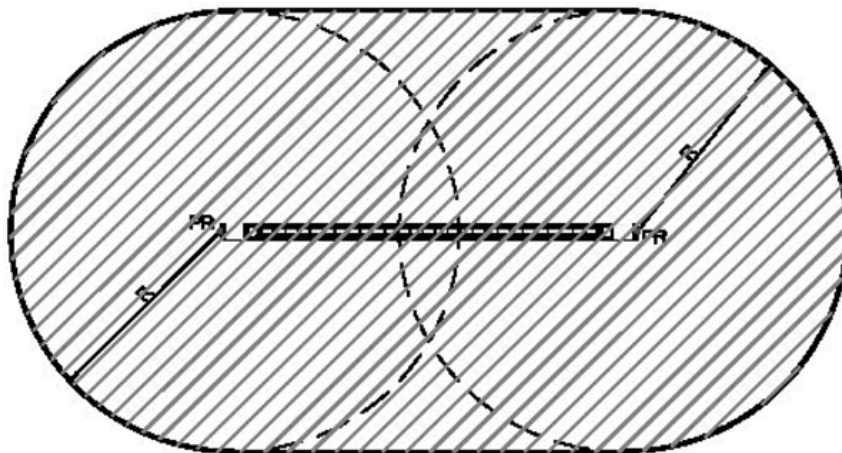
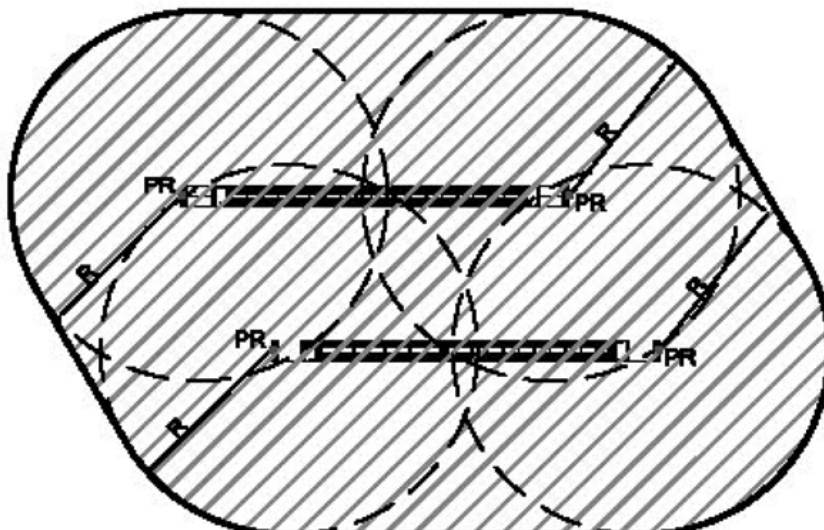


Figura 3. Superficie horizontal interna compleja para dos pistas



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

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

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.

Artículo 7. *Altura límite de los obstáculos.*

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

Artículo 8. *Obstáculos fuera de la proximidad de los aeródromos.*

Fuera de las áreas citadas en los artículos anteriores, en todo el territorio nacional, deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los cien metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura, serán comunicadas al Ministerio del Aire para que por éste se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.

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.

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 aeronáuticas 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.

TABLA I

Área y superficie de subida en el despegue

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
Distancia del borde interior al extremo de la pista (si no existe zona libre de obstáculos)	60 m.	60 m.	60 m.	30 m.	30 m.
Longitud del borde interior:					
a) Pistas principales de despegue	180m.	180 m.	180 m.	80 m.	60 m.
b) Otras pistas	180 m. (150 m.) (1)	180 m. (150 m.) (1)	180 m. (150 m.) (1)	80 m.	60 m.
Divergencias a cada lado:					
a) Pistas principales de despegue	12,5 %	12,5 %	12,5 %	10 %	10 %
b) Otras pistas	12,5 % (10 %) (1)	12,5 % (10 %) (1)	12,5 % (10 %) (1)	10 %	10 %
Anchura final:					

Clave de referencia para las características	A	B	C	D	E
a) Pistas principales de despegue	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	580 m.	380 m.
b) Otras pistas	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	1.200 m. (2)	580 m.	380 m.
Longitud:					
a) Pistas principales de despegue	15.000 m.	15.000 m.	15.000 m.	2.500 m.	1.600 m.
b) Otras pistas	12.000 m.	12.000 m.	12.000 m.	2.500 m.	1.600 m.
Pendiente:					
a) Pistas principales de despegue	2 % a 1,6 %	2 % a 1,6 %	2 % a 1,6 %	4 % a 1,6 %	5 % a 1,6 %
b) Otras pistas	2,5 %	2,5 %	2,5 %	4 %	5 %

(1) Los valores escritos entre paréntesis pueden adoptarse para pistas que no sean principales, si el Ministerio del Aire lo juzgase oportuno.

(2) Esta dimensión será de mil ochocientos metros cuando la trayectoria provista incluya cambios de rumbo mayores de quince grados en las operaciones realizadas en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental o vacío visual nocturno.

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	300 m	300 m	300 m	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 %
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.				

CAPÍTULO II

Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas

Artículo 11.

Constituyen las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas aquellas que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Artículo 12.

Las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, a que se refiere este Decreto, se clasifican en los siguientes grupos:

- I. Comunicaciones.
- II. Ayudas a la navegación aérea.

Artículo 13.

A los fines de este Decreto, los términos que en él se emplean tendrán el siguiente significado:

Uno. *Instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.*—Conjunto de equipos radioeléctricos (transmisores, receptores, reflectores activos o pasivos), sus antenas, líneas de transmisión, sistemas de tierra y las construcciones que pudieran contenerlos, sustentarlos o protegerlos, dependientes del Ministerio del Aire e instalados para establecer una transferencia de información, por medios radioeléctricos, entre puntos específicos, fijos o móviles.

Dos. *Zona de instalación.*—Superficie de terreno o de agua, en el que están situados los elementos de una instalación radioeléctrica aeronáutica, cuyo perímetro será delimitado en cada caso por el Ministerio del Aire.

Tres. *Punto de referencia de la instalación.*—En función de la situación de los elementos de una instalación y de sus características, el Ministerio del Aire definirá, por sus coordenadas geográficas y altitud, un punto que se llamará punto de referencia de la instalación.

Cuatro. *Plano de referencia de la instalación.*—Plano horizontal que contiene el punto de referencia de la misma.

Cinco. *Zona de seguridad.*—Superficie de terreno o de agua que rodea la zona de instalación. La distancia entre las proyecciones ortogonales de los perímetros de la zona de seguridad e instalación, sobre el plano de referencia, será la magnitud especificada en las tablas III y IV.

Seis. *Zona de limitación de alturas.*—Superficie engendrada por un segmento que, partiendo de la proyección ortogonal del perímetro de la zona de instalación sobre el plano de referencia, mantiene con éste la pendiente dada en las tablas III y IV. Dicho segmento está contenido en el plano vertical, que pasa por la normal a la citada proyección, en cada uno de sus puntos. Su proyección ortogonal coincidirá con la de la zona de limitación de alturas.

Artículo 14.

A los fines de este Decreto se considera que las perturbaciones radioeléctricas sufridas en la normal utilización de una instalación radioeléctrica aeronáutica se hallan producidas por:

- a) Absorciones y/o reflexiones de las ondas electromagnéticas radiadas o recibidas por la instalación.
- b) Otras radiaciones ajenas a la misma.

Artículo 15.

Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, a), se imponen las servidumbres siguientes:

a) Zona de limitación de alturas.—En esta zona se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas correspondientes.

b) Zona de seguridad.—En esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento del Ministerio del Aire.

Artículo 16.

Al objeto de reducir las perturbaciones definidas en el artículo decimocuarto, b), se imponen las servidumbres siguientes:

a) Dentro de la zona de limitación de alturas será necesario el consentimiento previos del Ministerio del Aire para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico, aun cuando cumpla con las condiciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, así como cualquier dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica.

b) Si una vez instalado el emisor o dispositivo, a que se refiere el apartado a) de este artículo, se localizaran en él fuentes perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, el Ministerio del Aire lo notificará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicho Ministerio, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que éste señale.

TABLA III
Centro de comunicaciones

Instalación	Zona de seguridad – Metros	Zona de limitación de alturas – Metros	Superficie de limitación de alturas – Pendiente %
Centro de emisores o receptores:			
Frecuencias bajas (LF) o medias (MF)	200	2.000	10 (A)
Frecuencias altas (HF)	300	2.000	7,5 (A)
Frecuencias muy altas (VHF) o ultra elevada (UHF)	300	2.000	5 (A)
Enlace hertziano entre dos instalaciones:			
Cualquier frecuencia	200	(B)	(C)

(A) Estos valores corresponden a Centros cuyas antenas tengan diagramas de radiación no direccionales en el plano horizontal. Para Centros que dispongan de antenas direccionales, estas pendientes corresponden a las direcciones de máxima radiación, aumentándose las mismas en las restantes direcciones, en la forma que, en cada caso, se determine por el Ministerio del Aire, de acuerdo con los tipos de antenas utilizadas.

(B) Se define una zona formada por las zonas de seguridad de las instalaciones y el terreno comprendido entre ellas y los dos planos verticales equidistantes «d» metros de la recta que une los puntos de referencia de las instalaciones.

(C) Es el plano perpendicular a los dos verticales, citados en (B), por debajo de la recta que une los puntos de referencia de las dos instalaciones distante «d» metros de ella.

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.

TABLA IV–1
Ayudas a la navegación

Instalación	Zona de seguridad – Metros	Zona de limitación de alturas – Metros	Superficie de limitación de alturas – Pendiente %
Radiobaliza marcadora tipo «Z» (75 MHz)	200	1.000	100
Radiobaliza marcadora en abanico («Fan Marker») (75 MHz)	200	1.000	100 ó 50 (A)
Radiofaros no direccionales	300	2.000	10
Radiofaro omnidireccional VFH (VOR), equipo medidor de distancia (DME) y TACAN	300	3.000	3
Radiogoniómetro VHF (VDF) o UHF (UDF)	300	5.000	2
Radar de vigilancia primario o secundario (SSR)	300	5.000	Entre – 5 y + 2

(A) El perímetro de la zona de instalación de esta radiobaliza se tomará siempre de forma que su proyección ortogonal sobre el plano de referencia sea un rectángulo, cuyo lado mayor sea paralelo al eje mayor del diagrama de radiación horizontal de la antena.

El segmento generador de la superficie de limitación de alturas tiene una pendiente del cincuenta por ciento cuando se apoya en los lados menores del rectángulo y del cien por ciento cuando se hace en los lados mayores. La superficie de limitación de alturas se completa con los planos definidos por los segmentos antes citados que contengan a cada vértice.

TABLA IV-2

Ayudas a la navegación

Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS)

– Zona de seguridad.–Superficie definida por las intersecciones con el terreno de los cuatro planos verticales siguientes:

a) El perpendicular al vertical que contiene el eje de la pista y que pasa por el umbral de la pista más próxima al punto de referencia de la instalación.

b) El paralelo al a), a igual distancia del punto de referencia y al otro lado del mismo.

c) y d) Los vértices paralelos al eje de pista que pasan por las intersecciones de los a) y b) con otros dos planos verticales d) y f) que pasan por el punto de referencia y forman un ángulo de treinta grados con el plano vertical que contiene al eje de pista.

– Zona de limitación de alturas.–Es la superficie de terreno comprendida entre los planos e) y f) y dos planos verticales perpendiculares al eje de pista a distancia de cinco mil metros del punto de referencia y entre los planos e) y f), y otros dos verticales paralelos al eje de pista y situados a mil metros del punto de referencia.

– Superficie de limitación de alturas.–Para la zona de seguridad será el Plano de Referencia. En el exterior de la zona de seguridad, dentro de los diedros formados por los planos e) y f) que contienen al eje de pista y su prolongación, la superficie de limitación de alturas estará formada por dos planos, que parten del punto de referencia y forman con el plano de este nombre una pendiente del dos por ciento. En los diedros, que no contienen al eje de pista ni su prolongación, la superficie de limitación de alturas estará formada por dos planos que contengan las intersecciones de los planos e) y f) con los planos inclinados anteriores.

Equipo de trayectoria de Planeo del sistema de aterrizaje instrumental (GP/ILS) y radar de precisión para la aproximación (PAR)

– Zona de seguridad: Estará definida por dos planos verticales paralelos al eje de pista y distantes del punto de referencia de la instalación D , más D' , más doscientos metros hacia la pista, y doscientos metros en sentido contrario (siendo D la distancia en metros del punto de referencia al eje de pista y D' la mitad de la anchura de la pista, en metros) y dos planos verticales, a) y b), perpendiculares a los anteriores y distantes del punto de referencia D'' , más seiscientos metros hacia la cabecera de la pista y doscientos metros en sentido contrario (siendo D'' la distancia en metros del punto de referencia de la instalación al umbral de la pista).

– Zona de limitación de alturas.–Estará formada por la zona de seguridad y, además, por las porciones de terreno comprendidas entre dos planos verticales que pasen por el punto de referencia de la instalación y formen con el plano vertical que contiene al eje de pista ángulos de veinte grados y un plano paralelo al a) y a una distancia D , más cinco mil metros del punto de referencia hacia la cabecera de la pista.

– 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 %.

TABLA IV BIS.

Ayudas a la navegación para el caso en que los obstáculos sean aerogeneradores

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

CAPÍTULO III

Servidumbres de la operación de aeronaves

Artículo 17.

Constituyen las servidumbres de la operación de aeronaves aquellas que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con las características técnicas de dicha ayuda y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

Dentro de estas áreas y superficies se podrán tomar una o más de las siguientes medidas: restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos.

Artículo 18. *Servidumbres correspondientes a la maniobra ILS.*

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos ILS, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. *Área de aproximación intermedia.*—Área de quince mil setecientos cincuenta metros de longitud, medida hacia, afuera de la radiobaliza exterior o de ayuda correspondiente a la trayectoria de aproximación prevista y catorce mil ochocientos metros de anchura (nueve mil trescientos desde la trayectoria en el lado del viraje y cinco mil quinientos en el otro).

Dos. *Superficie de aproximación intermedia.*—Plano horizontal y otra superficie especificada, limitada en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano o superficie.

Tres. *Área de aproximación final.*—Área simétrica, respecto al rumbo del localizador, que tiene su origen en un punto situado a una distancia de ochocientos diez metros (para un ángulo de descenso de dos coma cinco grados) antes del umbral, desde cuyo punto su anchura es constante (seiscientos metros) hasta mil sesenta antes del umbral de dicha cabecera de pista. A partir de este último punto, situado a mil sesenta metros del umbral, el área se ensancha con una divergencia de nueve grados a cada lado hasta alcanzar siete mil cuatrocientos metros a una distancia de veintitrés mil setecientos metros del umbral, manteniendo esa anchura hasta el límite más alejado del área (veintisiete mil ochocientos metros).

Cuatro. *Superficie de aproximación final.*—Estará constituida por los planos siguientes:

a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (veintisiete mil ochocientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).

Está delimitado en planta por la parte del área correspondiente y situado a una altura sobre el terreno, que será como mínimo igual a la del obstáculo más alto comprendido en esa parte del área.

b) Plano inclinado, con un ángulo no menor de uno coma cinco grados, limitado en planta por la proyección vertical de la parte del área correspondiente.

Tiene su origen a una distancia máxima de ochocientos diez metros (G. P., igual a dos coma cinco grados) antes del umbral y la elevación correspondiente a éste, y su límite más alejado queda limitado por su intersección con el plano descrito en a).

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar los planos descritos.

Cinco. *Área de aproximación frustrada.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria prevista de aproximación frustrada.

Tiene su origen en un punto situado a ochocientos diez metros del umbral, prolongándose y manteniendo anchura constante de seiscientos metros hasta otro punto situado a mil ochocientos metros rebasado el umbral.

A partir de este último punto se ensancha, con una divergencia de quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que ascienda con pendiente de dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altura que le garantice el despeje de obstáculos y que será fijado por el Ministerio del Aire para cada aproximación H.S. en particular.

Dentro de este área desde su comienzo, hasta una distancia de mil ochocientos metros del umbral, no se permitirá la construcción de ningún obstáculo que no sean las ayudas previstas para la navegación.

Seis. *Superficie de aproximación frustrada.*—Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, cuya proyección vertical está contenida en el área de aproximación frustrada. Este plano corta al de la pista en un punto situado a una distancia de mil ochocientos metros del umbral de aterrizaje.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar la superficie de aproximación frustrada.

Artículo 19. Servidumbres correspondientes a la maniobra NDB.

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación por instrumentos NDB, las áreas y superficies que seguidamente se determinan:

Uno. *Área de aproximación intermedia.*—Área de veintidós mil doscientos metros de longitud, medida desde la instalación hacia afuera a lo largo de la trayectoria de aproximación; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros en el lado del viraje y siete mil cuatrocientos metros en el otro).

Dos. *Superficie de aproximación intermedia.*—Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.

Dicho plano está determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho punto.

Tres. *Área de aproximación final.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, que se extiende desde la instalación hacia fuera, hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros. Aumenta uniformemente en anchura desde cinco mil metros que tiene en la instalación, hasta alcanzar una anchura de catorce mil ochocientos metros, a una distancia de dieciocho mil quinientos treinta metros; desde ese punto mantiene la anchura constante de catorce mil ochocientos metros, hasta el final exterior del área (veintisiete mil ochocientos metros).

Cuando la instalación está emplazada fuera del aeródromo, el área se extenderá, además desde la instalación, hasta el límite más alejado del mismo y tendrá la anchura de cinco mil quinientos metros en la instalación, aumentando uniformemente en la proporción resultante de la divergencia de diez grados a cada lado de la trayectoria de aproximación.

El plano vertical, que pasa por la instalación y es perpendicular a la trayectoria de la aproximación, divide a esta superficie en dos zonas.

Cuatro. *Superficie de aproximación final.*—Planos horizontales, limitados en planta por la proyección vertical de cada una de las zonas del área de aproximación final.

Dichos planos estarán situados a una altitud que será determinada por el Ministerio del Aire y corresponderá como mínimo a la del obstáculo más alto situado en cada una de las zonas citadas.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Cinco. *Área de aproximación frustrada.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria 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 quince grados a cada lado, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con pendiente de dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altitud que le garantice el despeje de obstáculos y que será fijada por el Ministerio del Aire para cada maniobra NDB, en particular.

Seis. *Superficie de aproximación frustrada.*—Plano inclinado, con una pendiente de dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

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

Uno. *Áreas y superficies de aproximación intermedia y final.*—Serán las mismas que las prescritas para un «NDB», excepto que el área y la superficie comprendidas entre las dos instalaciones, que serán las que se describen a continuación.

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.

Tres. *Superficie de aproximación final entre las dos instalaciones.*—Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área comprendida entre las dos ayudas.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación final.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

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:

Uno. *Área de aproximación intermedia.*—Área de veintidós mil metros de longitud, medidos desde la instalación hacia fuera a lo largo de la trayectoria de aproximación; su anchura es de dieciséis mil setecientos metros (nueve mil trescientos metros en el lado del viraje y siete mil cuatrocientos en el otro).

Dos. *Superficie de aproximación intermedia.*—Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación intermedia.

Dicho plano será determinado por el Ministerio del Aire y tendrá como mínimo la altitud correspondiente al obstáculo más alto situado dentro del área de aproximación intermedia.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Tres. *Área de aproximación final.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación, que se extiende desde la instalación hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros. Aumenta uniformemente la anchura desde cuatro mil seiscientos metros que tiene en la instalación, hasta alcanzar catorce mil doscientos metros, a una distancia de dieciocho mil quinientos treinta metros; desde ese punto mantiene la anchura constante de catorce mil doscientos metros hasta el límite exterior del área (veintisiete mil ochocientos metros).

Cuando la instalación esté emplazada fuera del aeródromo, el área se extenderá desde la instalación hasta el límite más alejado del mismo y tendrá la anchura de cuatro mil seiscientos metros en la instalación, aumentando uniformemente en la proporción resultante de la divergencia de cinco grados a cada lado del eje de la pista.

Dentro de este área se considerarán dos subzonas: una, desde la instalación hasta el extremo del área de aproximación, y la segunda, desde la instalación hasta el comienzo de la aproximación frustrada.

Cuatro. *Superficie de aproximación final.*—Planos horizontales, limitados en planta por las proyecciones verticales del área de aproximación final. Dichos planos estarán situados a unas altitudes que serán determinadas por el Ministerio del Aire y que corresponderán como mínimo a la del obstáculo más alto situado dentro de la subzona correspondiente del área de aproximación final.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

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.

Seis. *Superficie de aproximación frustrada.*—Plano inclinado, con una pendiente del dos coma cinco por ciento, limitado por la proyección vertical del área de aproximación frustrada.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura dicho plano.

Artículo 22. *Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de precisión (PAR).*

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación con radar de precisión, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. El área de aproximación inicial e intermedia será la que corresponda a las ayudas que se utilicen en esta fase de aproximación.

Dos. La superficie de aproximación inicial e intermedia será la correspondiente a las ayudas que se utilicen en esta fase de aproximación.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Tres. *Área de aproximación final.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria, que se extiende desde un punto situado a una distancia de sesenta metros después del umbral de la pista, hasta el punto en que se comienza la aproximación final; esta distancia no excederá de los dieciocho mil seiscientos metros.

El área aumenta uniformemente en anchura desde trescientos metros a la distancia de sesenta metros del umbral, hasta alcanzar cinco mil quinientos metros, a una distancia de dieciocho mil seiscientos metros.

Dentro de esta área se consideran dos zonas: una, desde el comienzo de la aproximación final, hasta el punto en que la trayectoria de vuelo esté a treinta y seis metros sobre la elevación del aeródromo, y otra a partir de este punto hasta el fin del área.

Cuatro. *Superficie de aproximación final.*—Está constituida por los planos siguientes:

a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (dieciocho mil seiscientos metros) hasta donde corta el plano inclinado descrito en b).

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y está situado a una altura sobre el terreno igual a la de la cota más alta comprendida en esta parte del área y como mínimo a ciento cincuenta metros sobre el punto de referencia del aeródromo.

b) Plano inclinado, de pendiente no menor de uno coma cinco grados, que comienza ochocientos veinticinco metros antes del punto de toma de contacto y es tangente a la cota determinante para la trayectoria de aproximación.

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y queda limitado en su parte más alejada por su intersección con el plano descrito «a»).

Estos planos serán determinados, en cada caso, por el Ministerio del Aire.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar a los planos descritos.

Cinco. *Área de aproximación frustrada.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada, que tiene su origen en el punto donde el área de aproximación final tiene seiscientos metros de anchura y continúa con esa anchura hasta sesenta metros más

allá del umbral más alejado a la dirección del aterrizaje; a partir de este punto, el área aumenta uniformemente en anchura, con una divergencia de quince grados a cada lado de la trayectoria de aproximación frustrada, hasta una distancia suficiente para que una aeronave, que suba con una pendiente del dos coma cinco por ciento, haya alcanzado una altura que le garantice el despeje de obstáculos y que fijará el Ministerio del Aire para cada aproximación, en particular.

Seis. *Superficie de aproximación frustrada.*—Plano inclinado, limitado en planta por el área de aproximación frustrada.

Tiene su origen en un punto situado a sesenta metros, rebasado el umbral más alejado a la dirección de la aproximación y a la misma elevación que el umbral. Desde este punto, el plano se eleva uniformemente, con pendiente del dos coma cinco por ciento en la dirección de la aproximación frustrada hasta el final del área.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Artículo 23. *Servidumbres correspondientes a la maniobra efectuada con radar de vigilancia.*

Constituyen la zona de servidumbres aeronáuticas, correspondientes a la maniobra de aproximación con radar de vigilancia, las áreas y superficies que se determinan a continuación:

Uno. *Área de aproximación inicial e intermedia.*—Tendrá una anchura de dieciocho mil metros, nueve mil a cada lado de la trayectoria de aproximación que fije el Ministerio del Aire.

Dos. *Superficie de aproximación inicial e intermedia.*—Plano horizontal, limitado en planta por la proyección vertical del área de aproximación inicial e intermedia y situado a una altura sobre el terreno que sea como mínimo igual a la del obstáculo más alto existente dentro del área.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar dicho plano.

Tres. *Área de aproximación final.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria prescrita, que se extiende desde el punto de toma de contacto, hasta una distancia de quince mil metros por el lado de la aproximación y novecientos metros en la dirección de la aproximación frustrada. Este área tiene una anchura de cuatro mil quinientos metros desde el comienzo del área de la pista hasta una distancia de cuatro mil metros, aumentando uniformemente desde allí, hasta alcanzar nueve mil metros en el límite exterior.

El plano perpendicular al vertical, que contiene al eje de la pista a la distancia de siete mil quinientos metros del punto de contacto, divide el área en dos zonas.

Cuatro. *Superficie de aproximación final.*—Superficie constituida por los siguientes planos:

a) Plano horizontal, que se extiende desde el límite más alejado del área (dieciocho mil seiscientos metros) hasta donde corta el plano indicado descrito en b).

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y está situado a una altura sobre el terreno igual a la de la cota más alta comprendida en esta parte del área y como mínimo a ciento cincuenta metros sobre el punto de referencia del aeródromo.

b) Plano inclinado, de pendiente no menor a uno coma cinco grados, que comienza en el umbral de la pista y es tangente a la cota determinante para la trayectoria de aproximación.

Está limitado en planta por la parte del área correspondiente y queda limitado en su parte más alejada por su intersección con el plano descrito en a).

Estos planos serán determinados, en cada caso, por el Ministerio del Aire.

Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar a los planos descritos.

Cinco. *Área de aproximación frustrada.*—Área simétrica, respecto a la trayectoria de aproximación frustrada prescrita, que se extiende desde el límite del área de aproximación final en la dirección de la frustrada, hasta una distancia de doce mil metros y que aumenta uniformemente en anchura desde cuatro mil seiscientos treinta metros en el extremo del área de aproximación final, hasta nueve mil metros, por lo menos, en el límite exterior de la aproximación frustrada.

Seis. *Superficie de aproximación frustrada.*—Plano inclinado, limitado en planta por el área de aproximación frustrada, y que tiene su origen en el comienzo del área de aproximación frustrada y a una altura de treinta metros sobre el umbral.

Desde su origen este plano se eleva uniformemente, con pendiente del dos coma cinco por ciento en la dirección de la aproximación frustrada, hasta el límite del área.

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:

Uno. *Área correspondiente a la aproximación efectuada con el sistema visual indicador de pendiente de aproximación:*

a) Área simétrica, respecto al eje de la pista, cuyo origen es una perpendicular a dicho eje, situado a noventa metros más cerca del umbral de aterrizaje que las barras de alas anteriores y a su mismo nivel. Desde su origen, los dos lados del área divergen, con un ángulo de quince grados a cada lado del eje, hasta una distancia de veintisiete mil ochocientos metros.

b) Área simétrica, respecto al eje de la pista, con el mismo origen que la anterior. Desde su origen, los dos lados del área divergen, con un ángulo de veinticinco grados a cada lado del eje, hasta una distancia de nueve mil trescientos metros. Los dos puntos extremos de este área van unidos por una línea recta con los dos extremos del área descrita en a).

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.

Ningún obstáculo situado dentro de las áreas descritas sobrepasarán en altura este plano o superficie.

Artículo 25.

En aquellos casos en que la orografía del terreno colindante o los obstáculos artificiales existentes impongan procedimientos de aproximación por instrumentos que requieran áreas y superficies distintas a las anteriormente mencionadas, el Ministerio del Aire las definirá en el Decreto de confirmación de las servidumbres específicas para cada aeródromo, haciendo constar que se trata de casos especiales.

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 impongan.

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.

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.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veinticuatro de febrero de mil novecientos setenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Aire,
JULIO SALVADOR DÍAZ-BENJUMEA

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es