

**Memoria
Justificativa**

Contenidos

1. BASE LEGAL	3
2. ANTECEDENTES	3
3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN	7
4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	8
4.1. Contenido del proyecto:	8
4.2. Análisis jurídico.	8
4.3. Descripción de la tramitación.....	8

1. BASE LEGAL

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

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

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

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

Mediante el artículo 7.1.j) del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se atribuye a la Dirección General de Aviación Civil la competencia en la tramitación de las servidumbres aeronáuticas no acústicas.

Por otra parte, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (B.O.E. nº 162, de 8 de julio de 2003), en cuyo artículo 6 establece la necesaria coordinación de las actuaciones que, en el ámbito de sus respectivas competencias, corresponden a los Ministerios de Defensa y de Fomento que se realizará a través de una Comisión interministerial integrada por representantes de ambos Departamentos. Como consecuencia de la reestructuración de los departamentos ministeriales establecida en el Real Decreto 2/2020, de 12 de enero, por la que se suprime el Ministerio de Fomento y se crea el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con las competencias que anteriormente correspondían al primero, resulta necesario adaptar la denominación de la Comisión Interministerial a la nueva situación. Por ello, el pasado 1 de abril de 2020, mediante acuerdo de la Comisión se adoptó el cambio de denominación de la Comisión referida en el artículo 6 de la Ley de Seguridad Aérea, como “Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”, así como la designación mediante siglas que pasará a ser CIDETMA (hasta ahora denominada CIDEFO).

Además, el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Este Real Decreto 1189/2011 modifica, atendiendo a las reclamaciones de algunas comunidades autónomas, entre otras normas, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, con el objeto de abordar los mecanismos de cooperación en el establecimiento de las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea y en la emisión de los informes a los proyectos de los instrumentos de planificación territorial y urbanística que puedan afectarlas, para asegurar que, conforme a lo previsto en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, dichos instrumentos incorporan las limitaciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas.

El 17 de mayo de 2013, se publicó en el B.O.E. el Real Decreto 297/2013, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, al objeto de: revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI; adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente (dos departamentos ministeriales con competencias en la materia, Defensa y Fomento, creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ejercicio de competencias en materia aeroportuaria por parte de las CCAA, existencia de aeropuertos de interés general de titularidad no estatal, nuevo modelo aeroportuario); incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres, la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados; e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica sin menoscabo de la seguridad operacional.

Por último, el 17 de octubre de 2014 se publicó en el B.O.E la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, por la que se deroga el Real Decreto Ley 12/1978 y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificando, entre otros aspectos, las competencias de los Ministerios de Defensa y Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), así como de la Comisión Interministerial entre

Defensa y Fomento (hoy CIDETMA), atribuyendo a ambos ministerios la competencia conjunta en materia de política y estrategia para la estructuración y gestión del espacio aéreo, así como la adopción de las medidas específicas en este ámbito. Además, al Ministerio de Fomento (hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) le atribuye la determinación de las condiciones o restricciones de uso del espacio aéreo para la circulación aérea general ante situaciones de crisis ordinarias generadas por fenómenos naturales, accidentes o cualquier otra circunstancia similar, reservando al Ministerio de Defensa las competencias sobre la materia en situaciones extraordinarias o de emergencia declaradas por el Presidente del Gobierno o por el Ministerio de Defensa. Asimismo, a CIDETMA se le atribuyen funciones ejecutivas y decisorias en el ámbito de las competencias compartidas en materia de estructuración y gestión del espacio aéreo que, conforme a lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo, deben adoptarse a través de un proceso conjunto civil-militar.

2. ANTECEDENTES

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de A Coruña fueron modificadas por Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero, y publicado en el B.O.E. nº 64, de 14 de marzo de 1996.

3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN

Con posterioridad al 23 de febrero de 1996, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas.

En concreto, se ha cambiado la denominación de las pistas y se ha ampliado el campo de vuelos, desplazando el umbral 03. Se han reubicado los equipos asociados al sistema de aterrizaje instrumental (localizador, GP y DME). El equipo TVOR se ha sustituido por un radiofaro omnidireccional, y se ha incorporado un equipo medidor de distancias asociado, además de un radiogoniómetro y se han eliminado tres enlaces hertzianos. Se han actualizado y/o renombrado los identificativos de las instalaciones. Como consecuencia de ello, se han definido nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos al aeropuerto. 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.

Por todo lo anterior, basándose en lo dispuesto en la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y a lo estipulado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, se hace necesaria la modificación de las servidumbres aeronáuticas establecidas para el Aeropuerto de A Coruña.

4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

4.1. Contenido del proyecto:

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

En los nueve apartados del proyecto se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de A Coruña, se clasifica al aeropuerto en función de estas servidumbres, se definen las referencias de las instalaciones sobre las que se imponen las servidumbres aeronáuticas, se enumeran los municipios afectados y se establece la incorporación de las servidumbres aeronáuticas al plan director del Aeropuerto de A Coruña.

Además, se dejan sin efecto las servidumbres aeronáuticas del Real Decreto 374/1996, de 23 de febrero.

4.2. Análisis jurídico.

Se trata de una propuesta con rango de real decreto.

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

4.3. Descripción de la tramitación.

El promotor de este proyecto de real decreto es Aena SME, S.A.

La tramitación del establecimiento de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de A Coruña debe seguir el procedimiento establecido en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Para ello:

- Una vez recibida la propuesta inicial por parte del gestor del aeropuerto (Aena SME, S.A.) se solicita informe a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y al proveedor de servicios de navegación aérea (Enaire) y se comprueba con la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales (SETID) perteneciente al Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital que las instalaciones radioeléctricas incluidas en el proyecto estén correctamente regularizadas.
- Se somete el proyecto revisado al trámite de información pública, se consulta a las administraciones territoriales afectadas y se recaba el informe favorable de la Comisión Interministerial entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA).
- Se analizan las alegaciones y comentarios introduciendo las modificaciones que sean oportunas y se presenta el proyecto al Comité de Coordinación Aeroportuaria de Galicia y se solicita informe a la Secretaría General Técnica (SGT) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Se integran las observaciones recibidas y se eleva para su aprobación en Consejo de Ministros siendo necesaria su publicación en el Boletín Oficial del Estado para que las nuevas servidumbres surtan efectos.