2. Memoria Justificativa

Contenidos

2. Memoria Justificativa 1

2.1. BASE LEGAL 3

2.2. ANTECEDENTES 5

2.3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN 5

2.4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN 6

2.1. BASE LEGAL

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. nº 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, artículo 51, sobre Servidumbres Aeronáuticas se expone: «*Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan...*
La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres».

En el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo de 1972), se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres. En este decreto no se definen las servidumbres que afectan a los helipuertos, los cuales, aunque se consideran incluidos en la definición genérica de aeródromos, dadas las especiales características de vuelo y maniobra de las aeronaves que los utilizan, precisan unas servidumbres menos restrictivas que las decretadas para los otros tipos de aeródromos. Es por ello por lo que se procede a la promulgación del Decreto 1844/1975, de 10 de julio, por el que se definen las servidumbres aeronáuticas correspondientes a los helipuertos (B.O.E. nº 191, de 11 de agosto de 1975).

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

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

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

Más recientemente, ha entrado en vigor el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas (y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos), para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos. A su vez, establece en su disposición adicional única que las referencias que en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y en el Decreto 1844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, se realizan al Ministerio del Aire se entenderán efectuadas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Con posterioridad, 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, 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.

Por último, 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.

2.2. ANTECEDENTES

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat fueron modificadas por Real Decreto 2051/2004, de 11 de octubre, y publicado en el B.O.E. nº 252, de 19 de octubre de 2004.

Las servidumbres de las instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea y comunicaciones en Begas (Barcelona) fueron establecidas por Real Decreto 2042/1986, de 28 de junio, y publicado en el B.O.E. nº 237, de 3 de octubre de 1986.

Las servidumbres de enlace hertziano entre el centro de receptores de Begas y el centro de control de Barcelona fueron establecidas por Real Decreto 2285/1986, de 25 de septiembre, y publicado en el B.O.E. nº 261, de 31 de octubre de 1986.

2.3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN

Con posterioridad al 11 de octubre de 2004, se han introducido modificaciones en el campo de vuelos y se han realizado una serie de cambios relacionados con las instalaciones radioeléctricas, incorporando unas nuevas y dando de baja algunas de las existentes.

En concreto, se ha modificado el campo de vuelos en lo referente a la anchura de las pistas y a las coordenadas de los umbrales de las mismas. Se han dado de baja dos radiofaros omnidireccionales de muy alta frecuencia con equipos medidores de distancias, el radar de vigilancia “actual”, los equipos de comunicaciones de la antigua torre de control, dos centros de emisores y las radiobalizas exterior e intermedia del sistema de aterrizaje instrumental con radiofaro de localización (07L); y el enlace hertziano entre el centro de receptores de Begues y el Centro de Control de Barcelona. Por otra parte, se han trasladado de ubicación el equipo de trayectoria de

planeo correspondiente al ILS de la pista 07L, el equipo localizador y el equipo de trayectoria de planeo correspondientes al ILS de la pista 25R, el VOR y el radar de vigilancia “futuro”.

Se han establecido las siguientes instalaciones radioeléctricas aeronáuticas: un sistema de aterrizaje por instrumentos (formados por equipo localizador, equipo de trayectoria de planeo y equipo medidor de distancias) de la pista 02; tres equipos medidores de distancias asociados a los ILS de las pistas 25R, 25L y 07L; un radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia con equipo medidor de distancias; un equipo medidor de distancias asociado al VOR existente; dos centros de emisores y un centro de emisores y receptores. Como consecuencia de ello, se han definido nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos al aeropuerto.

Además, se han incluido dentro de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat las correspondientes al helipuerto y al complejo radioeléctrico de Begues, formado por un centro de emisores, un centro de receptores y un radar de vigilancia primario y secundario.

Se han incorporado dos nuevos centros de emisores y receptores en el Centro de Control de Gavà; dos enlaces hertzianos, entre TWR con el centro de receptores del Centro de Control de Gavà, y con el centro de receptores de Begues; y otro enlace hertziano entre centro de emisores del Centro de Control de Gavà con centro de receptores de Begues.

Así mismo, se han actualizado los identificadores de las instalaciones, se han determinado con mayor precisión las coordenadas de las instalaciones radioeléctricas, y se han definido nuevos procedimientos de aproximación por instrumentos al aeropuerto.

Por otra parte, el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, modifica el Decreto 584/1972 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 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

2.4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

2.4.1. Contenido del proyecto:

El proyecto consta de una 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 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se clasifica al aeropuerto y al helipuerto 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 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Además, se dejan sin efecto las servidumbres aeronáuticas del Real Decreto 2051/2004, de 11 de octubre, las del Real Decreto 2042/1986, de 28 de junio, y las del Real Decreto 2285/1986, de 25 de septiembre.

2.4.2. 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.

2.4.3. Descripción de la tramitación.

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