



MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE EL TERUEL

2.1 BASE LEGAL

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (B.O.E. nº 176, de 23 de julio de 1960) capítulo IX, dispone en su artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas:

“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, encomendando al entonces Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Posteriormente, por el Real Decreto Ley 12/1978, de 27 de abril (B.O.E. nº 101, de 28 de abril de 1978), se fijan y delimitan las facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Turismo y Comunicaciones en materia de Aviación. El Real Decreto Ley 12/1978 ha sido derogado 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 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, 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, de 26 de abril, 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 CC.AA., 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

Según lo especificado en el artículo 1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas en su redacción actual (en adelante, Decreto 584/1972), 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.

Dentro de las áreas y superficies definidas por dichas servidumbres se podrá restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalizarlos, en los términos previstos en los capítulos IV y V del Decreto 584/1972.

El artículo 1 del citado Decreto 584/1972 permite que las Comunidades Autónomas puedan proponer el establecimiento de servidumbres aeronáuticas en los aeródromos de uso público de su competencia.

Mediante Resolución de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de fecha 5 de febrero de 2013, se informó favorablemente la verificación del aeropuerto de Teruel, de acuerdo con lo establecido en 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 el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público, lo que acredita su actual condición de aeródromo de uso público.

Por todo ello, y en base a lo dispuesto en la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y en lo estipulado en el Decreto 584/1972, se hace necesario establecer las servidumbres aeronáuticas para el aeropuerto de Teruel, de competencia autonómica.

2.3 NECESIDAD DE ESTABLECIMIENTO

El Aeropuerto de Teruel carece de servidumbres aeronáuticas.

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



2.4 CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

Contenido del proyecto.

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

La parte dispositiva está conformada por cinco apartados, en los que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Teruel, 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 señala su entrada en vigor.

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.

La naturaleza de este acto ha sido incluida expresamente en el artículo 27.1 del Decreto 584/1972.

Descripción de la tramitación.

El promotor de este proyecto de real decreto es el Gobierno de Aragón, a tal efecto, mediante oficio de 7 de junio de 2013, con fecha de entrada en la Dirección General de Aviación Civil el siguiente día 18, dicha administración autonómica solicitó a este Centro Directivo el establecimiento de servidumbres aeronáuticas para el aeropuerto de Teruel, al amparo del artículo 1 y 27.2 del Decreto 584/1972, acompañando dicha petición de los planos que estimó pertinentes.

Mediante oficio de la Dirección General de Aviación Civil de fecha 16 de julio de 2013, se informó al Gobierno de Aragón que la propuesta de servidumbres aeronáuticas que acompañaban a su escrito de fecha 7 de junio debía adaptarse a lo establecido en el Decreto 584/1972, y que la propuesta debía venir acompañada con la documentación que se cita en el artículo 27.2 de dicho Decreto.

Remitida la documentación completa, y verificada técnicamente por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que la propuesta de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Teruel se



adecuaba al Decreto 584/1972, se procedió a realizar un trámite de información pública de la propuesta de real decreto de establecimiento de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Teruel, y paralelamente un trámite de consulta a las Administraciones Públicas territoriales afectadas, tal y como exige el apartado 4 del artículo 27 del citado Decreto 584/1972.

El XXX se publicó en el B.O.E. el anuncio de información al público de la Propuesta de real decreto por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Teruel.

La información sobre las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Teruel se expuso al público durante un plazo de 20 días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de publicación en el B.O.E., período durante el cual fueron examinadas por las personas que así lo desearon, pudiendo formular observaciones y comentarios a las mismas conforme a los cauces establecidos.

Una vez finalizado el plazo y recopiladas las observaciones y comentarios efectuados, el promotor elaboró un informe con las respuestas a dichas observaciones y comentarios.

El XXX se consultó a las Administraciones Públicas territoriales afectadas para que, en caso de que lo considerasen pertinente, evacuasen un informe al respecto de la Propuesta de real decreto por el que se establecen las servidumbres del aeropuerto de Teruel. Conforme a lo establecido en el artículo 80 de la Ley 39/2015 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas del Procedimiento Administrativo Común se otorgó un plazo máximo de 10 días para la elaboración de dichos informes.

Una vez terminado dicho plazo y recogidas las respuestas de las Administraciones Públicas, el promotor elaboró un informe resultado de dicho proceso de consulta.

Habiendo concluido la tramitación de la propuesta de proyecto de real decreto, procede su remisión a la Secretaría General Técnica del Departamento para, en su caso, su posterior aprobación.



FICHA RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente.	MINISTERIO DE FOMENTO	Fecha	
Título.	Proyecto de Real Decreto por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel		
Tipo de Memoria.	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula.	El establecimiento de servidumbres aeronáuticas en el Aeropuerto de Teruel.		
Objetivos que se persiguen.	Mantener la regularidad de las operaciones del aeropuerto de Teruel en adecuadas condiciones de seguridad.		
Principales alternativas consideradas.	No existen alternativas		
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO			



Tipo de disposición.	Real Decreto	
Estructura	El proyecto consta de la parte expositiva constituida por un preámbulo y de la parte dispositiva conformada por cinco apartados.	
Informes recabados.	Informe preceptivo de: Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO)	
Trámite de información pública.	El proyecto se ha sometido a trámite de información pública y de consulta a las administraciones públicas territoriales afectadas.	
ANALISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS.	Artículo 149. 1. 20ª de la Constitución, competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.	Efectos sobre la economía en general.	Ninguno.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> tiene efectos negativos sobre la competencia.



	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la AGE. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales	<input type="checkbox"/> implica un gasto: Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> implica un ingreso. Cuantificación estimada: _____
IMPACTO DE GÉNERO.	Impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS.	Ninguno	
OTRAS CONSIDERACIONES.	Ninguno	

