



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

## MEMORIA JUSTIFICATIVA



## Contenidos

2.1. BASE LEGAL.....	.....
2.2. ANTECEDENTES.....	.....
2.3. NECESIDAD DE MODIFICACIÓN .....	.....
2.4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN.....	.....
2.4.1. Contenido del proyecto. ....	.....
2.4.2. Análisis jurídico. ....	.....
2.4.3. Descripción de la tramitación.....	.....



## 2.1. BASE LEGAL

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de 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.

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, 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 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 de Sevilla fueron modificadas por Real Decreto 1241/1990 de 28 de septiembre, y publicado en el B.O.E. nº 248, de 16 de octubre de 1990.

## **2.3. 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 dado de baja la pista 05-23; se han incorporado un equipo medidor de distancias, dos centros de comunicaciones, dos centros de emisores, un centro de receptores, un radiofaro no direccional, un equipo medidor de distancias asociado al sistema de aterrizaje instrumental existente, un sistema de aterrizaje instrumental completo (formado por sistema localizador, senda de planeo y equipo medidor de distancias), y cuatro radioenlaces. Además, se ha modificado la ubicación del radiogoniómetro. Así mismo, se han dado de baja el radiofaro no direccional de Guillena, dos centros de emisores, un centro de receptores, la radiobaliza intermedia y exterior, con radiofaro de localización, del sistema de aterrizaje instrumental y un centro de control con equipos VHF y radar de ruta. Como consecuencia de ello, se han definido nuevos procedimientos de aproximación instrumental 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, de Navegación Aérea, y en 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 Sevilla.



## **2.4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

### **2.4.1. Contenido del proyecto.**

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

En los ocho apartados del proyecto, se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla, 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 Sevilla.

Además, se dejan sin efecto las servidumbres aeronáuticas existentes hasta ese momento.

### **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.

El proyecto de real decreto fue presentado por Aena Aeropuertos (actualmente Aena SME, S.A.) a la Ponencia de Servidumbres Aeronáuticas (PSA) de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) en la reunión PSA1/2011, celebrada el 22 de septiembre de 2011. El 14 de diciembre de 2011, en sesión plenaria de CIDEFO, la Comisión acordó informar favorablemente el proyecto de real decreto de modificación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla.

Con posterioridad y a instancia de las instrucciones efectuadas por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento, se solicitó a Aena Aeropuertos por parte de la Dirección General de Aviación Civil someter las propuestas de servidumbres aeronáuticas de cada aeródromo a un proceso de información a la ciudadanía presuntamente afectada por las mismas.



Mediante oficio de 10 de octubre de 2012, Aena Aeropuertos comunicó expresamente a los ayuntamientos de los municipios afectados por la propuesta, la inmediata publicación de un anuncio por el cual se sometería la propuesta a trámite de información pública.

El 29 de octubre de 2012 se publicó en el B.O.E. el anuncio de información al público de la propuesta de real decreto por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla.

La información sobre las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla 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, Aena Aeropuertos elaboró un informe con las respuestas a dichas observaciones y comentarios.

El 10 de septiembre de 2013 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 modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla. Conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley 30/1992 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, Aena Aeropuertos 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.