

especiales o de excedencia para el cuidado de hijos.

2. Las innovaciones de la presente modificación del Estatuto del Personal de las Cortes Generales referentes al artículo 32 del mismo serán aplicables para las próximas elecciones de la Junta de Personal, y las relativas al artículo 35 lo serán a partir de la constitución de la Junta de Personal resultante de las próximas elecciones.

3. Las disposiciones introducidas por la presente modificación del Estatuto del Personal de las Cortes Generales referentes a la eficacia de las resoluciones adoptadas en materia de personal serán de aplicación a las solicitudes que a la entrada en vigor de aquélla estuvieren pendientes de resolución.

4. Los efectos económicos que se deriven de la innovación de la presente modificación del Estatuto del Personal referente a la disposición adicional tercera del mismo se producirán a partir de la entrada en vigor de aquélla.

5. La innovación de la presente modificación del Estatuto del Personal de las Cortes Generales atinente a la disposición adicional séptima del mismo tendrá efectos desde el 1 de enero de 1995.

Disposición final.

La presente modificación del Estatuto del Personal de las Cortes Generales entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales».

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de julio de 1995.—El Presidente del Congreso de los Diputados, Félix Pons Irazazábal.—El Presidente del Senado, Juan José Laborda Martín.

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

17961 REAL DECRETO 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

A partir de la Ley de 2 de noviembre de 1940, de régimen y características de aeródromos y aeropuertos, y que por primera vez reguló en España su régimen y clasificación, se abrieron al tráfico civil diferentes aeródromos militares, apertura que se reguló mediante el Decreto de 12 de julio de 1946, y se autorizó al Ministerio del Aire para abrir otros y clausurar los abiertos si razones técnicas o de política aeronáutica lo aconsejaban. Desde este Decreto diversas Ordenes abrieron y cerraron al tráfico aéreo civil aeródromos o aeropuertos nacionales.

Por Orden de 24 de marzo de 1961 se consagra jurídicamente una situación de hecho constituida por la concurrencia, en un aeródromo de utilización conjunta, de una base aérea y un aeropuerto nacional, figura que se introduce en la clasificación de aeródromos y aeropuertos en relación con el tráfico civil, pero sin especificar los aeródromos en que concurría esta circunstancia.

El Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, por el que se delimitan las facultades en materia de aviación entre el Ministerio de Defensa y el entonces Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hoy Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, tampoco

procedió a fijar dicho régimen, limitándose a mantener el carácter militar de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y crear la figura de un Delegado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como responsable en las citadas bases aéreas abiertas al tráfico civil en todo lo relacionado con dicho tráfico.

Cabe señalar finalmente que al crearse el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), su estatuto, aprobado por Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, le asigna unas específicas competencias, entre otras, en los aeródromos de utilización conjunta y en las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Todo ello plantea la ineludible necesidad de regular la utilización de las bases aéreas y aeródromos militares abiertos al tráfico civil o que comparten sus instalaciones con un aeropuerto civil, estableciendo asimismo una clasificación por cuanto la contenida en el Real Decreto 2878/1982, de 15 de octubre, ha sido expresamente derogada por el de aprobación del estatuto del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Lo dispuesto en el presente Real Decreto no incide en aspectos patrimoniales ni en la afectación de los elementos de dicha naturaleza a los distintos departamentos ministeriales ni a las competencias de los mismos.

En su virtud, a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de julio de 1995,

DISPONGO:

CAPITULO I

Generalidades

Artículo 1.

1. Son bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil los de: Talavera la Real (Badajoz), Reus, Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia) y Villanueva (Valladolid).

2. Son aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto los de: Gran Canaria/Gando, Lanzarote, Tenerife Norte/Los Rodeos, Madrid/Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca/Son San Juan, Santiago, Valencia/Manises y Zaragoza.

Artículo 2.

En las bases aéreas y aeródromos militares no contemplados en el artículo 1 no se permitirán las operaciones de aeronaves civiles salvo en casos de emergencia en vuelo, o cuando el Jefe del Estado Mayor del Ejército del que dependa la base aérea o aeródromo militar autorice su utilización con fines humanitarios u otros de carácter excepcional.

Artículo 3.

En tiempo de paz las aeronaves militares podrán utilizar, en el cumplimiento de las misiones específicas que tienen asignadas y de cuantas otras se les puedan encomendar, cualquier punto del territorio nacional apto para la recepción de aeronaves, estando exentas de tasas y precios públicos por la utilización de la infraestructura aeroportuaria.

Artículo 4.

En situaciones de crisis o guerra, o cuando así lo acuerde el Gobierno por necesidades de la Defensa Nacional, los aeropuertos públicos de carácter civil pres-

tarán apoyo a las operaciones militares de acuerdo con los planes de apoyo elaborados por el Comité Nacional de Planes Civiles de Emergencia (Comité Sectorial de Transporte Aéreo—CSTA—).

CAPITULO II

Bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico civil

Artículo 5.

En las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil, sus Jefes lo serán de todo el conjunto.

Artículo 6.

Por parte de los Ministerios de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se establecerán las condiciones generales de todo tipo en que dichas bases aéreas o aeródromos militares están abiertas al tráfico aéreo civil, preservando en todo momento la operatividad de las bases aéreas o aeródromos militares y la seguridad de las aeronaves en vuelo y en tierra.

Artículo 7.

Si el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente no estimara necesario o aconsejable seguir manteniendo abiertos al tráfico aéreo civil algunas de estas bases aéreas o aeródromos militares, lo comunicará al Ministerio de Defensa con una antelación mínima de tres meses a la fecha prevista de cierre total, con objeto de que por parte de ambos Ministerios se proceda a su gradual cierre al tráfico civil.

Artículo 8.

El Ministerio de Defensa comunicará al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con la máxima antelación posible, el cierre temporal de la base aérea o aeródromo militar abierto al tráfico aéreo civil por necesidades de la Defensa Nacional o de mantenimiento de la infraestructura de las instalaciones.

Artículo 9.

Por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) se designará un Delegado y se proporcionarán los medios necesarios para la coordinación, explotación, conservación y administración de las zonas civiles, que no alterarán el carácter militar de todo el conjunto, y que ejercerá sus funciones en lo relativo a los servicios de apoyo al tráfico aéreo civil. Dicho Delegado tendrá en el ámbito de sus competencias la consideración de Director de aeropuerto.

Artículo 10.

Los costes de toda índole, ocasionados en las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico civil por el uso de instalaciones y prestación de servicios por la parte militar al tráfico aéreo civil, serán evaluados conjuntamente por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea—AENA—), imputándose a cada parte los costes respectivos de acuerdo con claves de repartición fijadas en función de los servicios recibidos y de los pesos porcentuales de las aeronaves civiles y militares. Sin perjuicio de lo anterior, el resarcimiento de gastos podrá

efectuarse mediante otros mecanismos compensatorios, preferentemente en mantenimiento de los servicios e instalaciones militares de uso conjunto civil y militar.

CAPITULO III

Aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto

Artículo 11.

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, el Jefe de la base aérea o aeródromo militar y el Director del aeropuerto ejercerán el mando o dirección de las respectivas zonas militares o civiles existentes en la actualidad o que, mediante resolución conjunta del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, se establezcan.

Artículo 12.

La actividad aeronáutica civil o militar se desarrollará respectivamente bajo la autoridad del Director del aeropuerto o Jefe de la base aérea, según la zona en que se desarrolle dicha actividad. La coordinación del tráfico aéreo, civil y militar, se establecerá de común acuerdo entre el Director del aeropuerto y Jefe de la base aérea o aeródromo militar de forma que se armonicen la necesaria seguridad, regularidad, eficacia y economía del tráfico aéreo civil con las necesidades operativas y de instrucción de las unidades militares.

Artículo 13.

Excepto en caso de fuerza mayor, las actividades de entretenimiento y conservación que puedan afectar a los tráficos aéreos civiles o militares deberán ser notificadas con la antelación suficiente para no causar perjuicios innecesarios a la operatividad de la aviación militar o civil.

Artículo 14.

En el caso de que se prevea que el volumen de tráfico aéreo de aeronaves, civiles o militares, sea sensiblemente superior a lo habitual, se informará de ello con la antelación suficiente para que la otra parte, civil o militar, según el caso, tome las medidas necesarias que permitan contrarrestar los efectos negativos que pudieran producirse en sus respectivos tráficos aéreos.

Artículo 15.

Corresponderá al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) el entretenimiento de las pistas e instalaciones de uso común que le hayan sido asignadas en los correspondientes acuerdos de naturaleza patrimonial. Cuando las pistas o instalaciones hayan quedado afectadas al Ministerio de Defensa se aplicará lo establecido en el artículo 10 del presente Real Decreto.

A los servicios que en relación con ese entretenimiento sean necesarios, tales como balizaje, iluminación, barrido mecánico, conservación del pavimento u otros de la misma naturaleza, se aplicará el mismo criterio.

Artículo 16.

Los Directores de aeropuerto y Jefes de base aérea o aeródromo militar coordinarán las prestaciones de servicios mutuos y condiciones en que los mismos son suministrados. Cuando se generen gastos extraordinarios, que no sean los normales de la operación de las aeronaves, éstos deberán ser compensados mediante acuer-

do entre el Ministerio de Defensa y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Artículo 17.

Se establecerán los necesarios planes de contingencia civil/militar debidamente coordinados aplicables a las misiones de rescate y socorro de las aeronaves siniestradas en el recinto del aeródromo.

Artículo 18.

Por necesidades de la Defensa Nacional en situaciones de crisis o guerra, cuando así lo acuerde el Gobierno, el Jefe de la base aérea o aeródromo militar lo será de todo el conjunto y todas las operaciones de las aeronaves se desarrollarán bajo su autoridad.

CAPITULO IV

Inversiones

Artículo 19.

La planificación de nuevos aeropuertos y aeródromos públicos civiles, así como las modificaciones que se precisen en los mismos o en sus instalaciones, se realizará conforme a lo establecido en Real Decreto-ley 12/1978.

Artículo 20.

La planificación de inversiones en instalaciones civiles o militares de los aeródromos, utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, será competencia respectivamente del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y del organismo del Ministerio de Defensa que corresponda.

Se elaborará para cada aeródromo utilizado conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto un Plan Director, que será objeto de estudio e informe por la Comisión Interministerial de Defensa y Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (CIDETRA), para su aplicación coordinada y resolución conjunta por los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Las obras que se realicen en cada parte y que afecten a la operatividad de la otra serán objeto de estudio e informe por la Comisión Interministerial mencionada en el párrafo anterior.

Artículo 21.

La planificación de inversiones en instalaciones civiles en las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil será competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), si bien dicha planificación así como el programa real de ejecución deberá ser objeto de estudio e informe por la Comisión Interministerial de Defensa y Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (CIDETRA) para su aplicación coordinada y resolución conjunta por los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. No obstante, la ejecución material del pro-

grama corresponderá al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), de acuerdo con sus necesidades y disponibilidades presupuestarias.

Artículo 22.

La planificación de inversiones de carácter militar en las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil será competencia del Ministerio de Defensa. El programa real de ejecución deberá ser comunicado al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, así como al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con la mayor antelación posible, cuando pueda afectar a las operaciones de las aeronaves civiles.

Artículo 23.

La planificación de inversiones que sean necesarias para mantener la actividad de ambas aviaciones, en las bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico civil, será llevada a cabo conjuntamente y elevada para estudio e informe a CIDETRA al objeto de su aplicación coordinada y resolución conjunta por los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, acordándose la participación económica de cada parte en la ejecución material de acuerdo a la necesidad específica que origina la inversión y a las disponibilidades presupuestarias.

Disposición derogatoria única.

Queda derogada la Orden de 24 de marzo de 1961 («Boletín Oficial del Aire» número 40, de 4 de abril), por la que se clasifican los aeropuertos y aeródromos militares utilizados por el tráfico civil, excepto su artículo 11 que sigue vigente. Igualmente se derogan todas las disposiciones de igual e inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto.

Disposición final primera.

Por los Ministros de Defensa y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se dictarán cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto.

Disposición final segunda.

Se faculta, asimismo, a los expresados Ministros a modificar mediante Orden conjunta, debatida y preparada en el seno de CIDETRA, la relación y clasificación contenida en el artículo 1 del presente Real Decreto.

Disposición final tercera.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 7 de julio de 1995.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,
ALFREDO PEREZ RUBALCABA