

Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.

---

Presidencia del Gobierno  
«BOE» núm. 290, de 4 de diciembre de 1981  
Referencia: BOE-A-1981-28140

---

### TEXTO CONSOLIDADO

#### Última modificación: 31 de agosto de 2011

La introducción en la Constitución de la categoría de aeropuerto de interés general ha supuesto la aparición en nuestro ordenamiento jurídico-aeronáutico de conceptos y situaciones que no pudieron ser previstos ni en la Ley de Aeropuertos de dos de noviembre de mil novecientos cuarenta, ni en la de Navegación Aérea de veintiuno de julio de mil novecientos sesenta, ni tampoco, por su finalidad específica, en el Real Decreto-ley doce/mil novecientos setenta y ocho, de veintisiete de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Con independencia, pero anticipando en materia aeroportuaria la actualización de la mencionada Ley de Navegación Aérea, se pretende en este Real Decreto fijar los criterios básicos para limitar técnica y administrativamente la discrecionalidad con que se han de calificar los aeropuertos según se considere o no de interés general, y las formas posibles de gestión de los mismos.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Defensa y de Transportes, Turismo y Comunicaciones y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintisiete de noviembre de mil novecientos ochenta y uno,

DISPONGO:

**Artículo primero.** *Aeropuertos civiles de interés general.*

Artículo 1. Aeropuertos civiles de interés general.

El Ministro de Fomento calificará, previos los informes y acuerdos previstos en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, como aeropuertos de interés general aquellos aeropuertos y helipuertos civiles en los que concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Que, por la importancia de su tráfico, se integren en la red transeuropea de aeropuertos como componentes internacionales o comunitarios de la misma.
- b) Aquellos cuya gestión conjunta resulte necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de la red común de transporte en todo el territorio del Estado.
- c) Que puedan incidir sustancialmente en la ordenación del tránsito aéreo, la estructura del espacio aéreo y el control del mismo.
- d) Que sean de interés para la defensa nacional.
- e) Que constituyan la parte civil de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

**Artículo segundo.**

En todo recinto aeroportuario se distinguen:

Uno. Los servicios aeronáuticos que, integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea y formando parte de esta infraestructura, sirven para el control del espacio aéreo y que dependen directamente de la Subsecretaría de Aviación Civil, de acuerdo con el Real Decreto-ley doce/mil novecientos setenta y ocho, de veintisiete de abril.

Dos. Los servicios aeronáuticos que sirven para instrumentar la ordenación del tránsito y la ordenación del transporte aéreo, que dependen asimismo directamente de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Tres. Todos los demás servicios aeroportuarios estatales como los aduaneros, de policía, correos, seguridad exterior e interior y cualesquiera otros que, por su naturaleza y función, están encomendados a autoridad pública no aeronáutica.

Cuatro. Aquellos otros servicios que, no siendo estrictamente aeronáuticos, puedan tener incidencia en ellos y que, por el volumen del tráfico del aeropuerto de que se trate, se declaren imprescindibles para su buen funcionamiento.

Cinco. Las actividades no comprendidas en los números anteriores que se realicen en el recinto aeroportuario y que tengan trascendencia para la explotación económica del aeropuerto.

**Artículo tercero.**

Los servicios enumerados en los puntos uno, dos y tres del artículo anterior se prestarán, en todo caso, directamente por la Administración del Estado.

El Estado puede reservarse la gestión directa de los aeropuertos de interés general. La gestión será necesariamente directa del Estado en aquellos aeropuertos calificados de interés general en virtud de lo dispuesto en el número cuatro del artículo primero del presente Real Decreto.

La gestión directa de un aeropuerto supone necesariamente la prestación por la Administración del Estado, además de los servicios a que se hace referencia en el párrafo primero de este artículo, de aquellos otros comprendidos en el punto cuatro del artículo anterior.

**Artículo cuarto.**

La reserva de la gestión directa por parte del Estado no es obstáculo para que en todo caso el titular dominical del recinto aeroportuario de que se trate pueda ejecutar por sí o por otras personas aquellas actividades de entre las comprendidas en el número cinco del artículo segundo que se determinen al autorizarse, por la oportuna resolución de la Subsecretaría de Aviación Civil, la apertura al tráfico del aeropuerto o con posterioridad a petición del interesado.

En los recintos aeroportuarios titularidad del Estado la prestación de las actividades a que se refiere el punto cinco del artículo segundo se realizará en las formas establecidas en la legislación vigente.

**Artículo quinto.**

Todo proyecto de aeropuerto, modificación estructural u operativa del mismo o la transformación de un aeródromo en aeropuerto, requiere la autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil para su construcción o apertura. Este organismo teniendo en cuenta la repercusión que ha de originar en la estructuración y ordenación del espacio aéreo español el tráfico que naturalmente puedan generar y las ayudas a la navegación que su implantación lleva consigo, denegará o accederá a ello, previos los informes y acuerdos previstos en el Real Decreto-ley doce/mil novecientos setenta y ocho, de veintisiete de abril, determinando en este último caso las condiciones a que ha de ajustarse su calificación y la forma de gestión del mismo.

**Artículo sexto.**

En los aeropuertos de interés general establecidos en recintos de titularidad no estatal se designará por la Subsecretaría de Aviación Civil, según los casos, un director o un delegado para llevar, coordinar y, en su caso dirigir los servicios comprendidos en el artículo segundo. Si por la escasez del tráfico y de los servicios aeronáuticos se considerase innecesario designar delegado en un aeropuerto, sus servicios aeronáuticos quedarán bajo el control del delegado de la Subsecretaría de Aviación Civil más cercano. En todo caso, el coste de los servicios en estos aeropuertos podrá repercutirse en el titular dominical del recinto aeroportuario.

Para la explotación de las actividades a que se hace referencia en el número cinco del artículo segundo, el titular dominical, una vez que se le haya otorgado la autorización, designará un gerente en el aeropuerto, que deberá coordinar o, en su caso, subordinar estas actividades a los condicionamientos técnicos que los servicios aeroportuarios y aeronáuticos exijan y a los criterios de la misma naturaleza que el director del aeropuerto o, en su caso, el delegado de la Subsecretaría acuerden en aras de la seguridad del vuelo y mejor funcionamiento del tráfico aéreo.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

Los aeropuertos propiedad del Estado y que en la actualidad son explotados por el Organismo autónomo Aeropuertos Nacionales se entenderán calificados como aeropuertos de interés general de gestión directa estatal.

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

Dado en Madrid a veintisiete de noviembre de mil novecientos ochenta y uno.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,  
MATÍAS RODRÍGUEZ INCIARTE

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.  
Más información en [info@boe.es](mailto:info@boe.es)