

JURISPRUDENCIA COMENTADA EN EDITORIAL, PARA SER PUBLICADA EN REVISTA DE DERECHO DEL CAMBIO CLIMÁTICO; FACULTAD DE DERECHO; UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES; BUENOS AIRES - ARGENTINA; TERCER NÚMERO.

LAS INMISIONES PRODUCIDAS POR AERONAVES EN ZONA URBANA

Eduardo Enrique Torrealba Jaque¹ .

I.- ¿Cuál es la Definición o Concepto de Inmisión?

En latín *immittere* expresa el concepto de lanzar algo contra alguien. Arrojar hojas de nuestra propiedad a la del vecino es, en ese amplio concepto, una inmisión de acuerdo con las fuentes romanas²

“Ningún ordenamiento jurídico, sea del sistema continental europeo, sea del anglosajón, ofrece una definición legal de «inmisión»³. La razón parece clara: la constante evolución de los fenómenos inmisivos y la gran variedad de supuestos que se producen aconseja evitar la rigidez del encorsetamiento legal.

Es más útil proporcionar ciertas pistas (lo que hacen varios legisladores recogiendo catálogos ejemplificativos de hipótesis consideradas como inmisiones) y dejar que sean la doctrina y la jurisprudencia las que, con base a esas pistas, construyan el concepto de inmisión, de tal forma que responda a la realidad social del momento”⁴.

La autora Española Raquel Evangelio Llorca se inclina por una concepción estricta, entendiendo que es posible describir la inmisión “como la invasión de la esfera jurídica ajena mediante sustancias o fuerzas, con cierta entidad física, que se producen como consecuencia del disfrute de un bien inmueble y que, por medios naturales, se propagan y penetran en un bien inmueble vecino, de forma reiterada produciendo daños al mismo o daños o molestias a las personas que lo habitan o que, por otros motivos (laborales, por ejemplo), lo frecuentan”⁵.

¹ Abogado Chileno. Especialista en Derecho Ambiental. Universidad de Buenos Aires, Argentina; Master in Relazioni Internazionali. Europa – América Latina. Alma Mater Studiorum – Università di Bologna; (Italia); e - mail: etorrealbajaque@live.cl; website: www.ettorrealbajaque.com

² Von Ihering, Rudolf; “Des restrictions amposées aux propriétaires fonciers dans l’intérêt des voisins (1862)”, en Oeuvres choisies, trad. al francés de O. de Meulenaere; Librairie A. Maresco, Paris, République française; año 1893; pág. 127 y 128.

³ «Los términos *inmissio* o *immittere* se utilizaban en Derecho Romano para hacer referencia a cualquier tipo de actividad que constituyera una injerencia o una invasión en la esfera jurídica ajena»; Jiménez Salcedo, M^a Carmen; “El régimen jurídico de las relaciones de vecindad en Derecho Romano”; Publicaciones de la Universidad de Córdoba y obra Social y cultural Cajasur; Córdoba, España; año 1999; pág. 36.

⁴ Evangelio Llorca, Raquel; “La acción negatoria de inmisiones en el ámbito de las relaciones de vecindad”; biblioteca Comares de ciencias jurídicas; Editorial Comares; Granada, España; año 2000; pág. 14.

⁵ Evangelio Llorca, Raquel; ob. cit n° 4; pág. 16.

El autor Chileno Carlos Felipe Amunátegui Perelló define la inmisión en los siguientes términos: “Una perturbación posesoria de carácter indirecto que, sin disputar la tenencia material del bien, proyecta influencias sobre el mismo de tal naturaleza que le impiden, le dificultan o le hacen incómodo a su titular el ejercicio de actos posesorios sobre el mismo producto de la acción de un tercero sobre sus propios bienes”⁶.

II.- El Ruido

Es posible o probable que, por tratarse de una de las inmisiones más frecuentes, y a la vez más fácil de percibir con los sentidos, el ruido ha sido y sigue siendo una de las perturbaciones que más preocupa a los estudiosos del derecho⁷. Si bien es cierto que alcanza parámetros preocupantes con el crecimiento de las industrias y, en general, con el aumento de la actividad en las grandes urbes, ya Marcial denunciaba la situación en la antigua Roma: “El hombre, que es pobre, medios en Roma no halla de pensar y descansar... pedagogos, de mañana, y de noche, panaderos; y durante la jornada, caldereros con sus golpes... ora es la gritería y la inacabable cháchara de la turba que a Belona rinde su culto fanática ... quién las horas que se pierden de sueño en Roma, contara... más a mi gozar de sueño no dejan las risotadas de la turba transeúnte, y toda Roma se halla próxima a mi cabecera”⁸.

El autor Español Ramón Martín Mateo ilustra señalando que “el ruido es un sonido no querido que produce una sensación auditiva desagradable causada en nuestro organismo por un conjunto de vibraciones molestas, complejas, desordenadas, recibidas y transmitidas por el oído a las células cerebrales. Se señala a la industria, al transporte terrestre y al transporte aéreo como sus principales causantes”⁹.

El 25 de junio del año 2002 la Unión Europea adoptó la directiva 2002/49 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, en su Artículo 3 “Definiciones” establece que a efectos de la presente Directiva se entenderá por “**Ruido Ambiental:**

El sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales como los descritos en el anexo I de la Directiva 96/61/CE del Consejo, de 24 de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación”¹⁰.

II.1.- Los Ruidos y el Tráfico aéreo

En Europa se han desarrollado en la última década programas de acción para mitigar los efectos de los ruidos generados por la actividad aeronáutica, los que en términos precisos contienen cuatro aspectos:

⁶ Amunátegui Perelló, Carlos Felipe; “Derecho Civil y Medio Ambiente”; Editorial Legal Publishing Chile, Thomson Reuters – La ley; 1º edición; Santiago, Chile; año 2014; pág. 113.

⁷ Cossari, Nelson G.A; “Daños por molestias intolerables entre vecinos., exceso de la normal tolerancia”; Editorial Hamurabi; Buenos Aires, Argentina; año 2006; pág. 140.

⁸ Marcial, Marco V; “Epigramas”; trad. de José Guillén, Institución Fernando el católico; Zaragoza, España; año 2003; Libro XII, Epigrama LVII.

⁹ Martín Mateo, Ramón; “Tratado de Derecho Ambiental”; Editorial Trivium; Madrid, España; año 1991; págs. 608 a 611.

¹⁰ Eur – Lex; Access to European Union Law; Document 32002L0049; Disponible en web; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:32002L0049>

Otorgar una compensación a quienes moran en la vecindad de aeropuertos por los ruidos de las aeronaves; efectuar una zonificación a fin de regular el uso de las tierras; legislar para coordinar el desarrollo aeroportuario con el resto de la población; y limitar el reconocimiento judicial de los daños sufridos como consecuencia del ruido¹¹.

- Reglamento (UE) número 598/2014 (16.04.2014) del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.

En su considerando número uno señala lo siguiente: *“Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Unión y la protección del medio ambiente”*.

El artículo 2 (definiciones) del Reglamento, expresamente establece que se entenderá por:

1) «aeronave»: una aeronave de alas fijas con una masa máxima de despegue de **34.000** kg o más, o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate igual o superior a diecinueve plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación;

2) «aeropuerto»: un aeropuerto que tenga más de **50.000** movimientos de aeronaves civiles por año civil (entendiéndose por movimiento un despegue o un aterrizaje), sobre la base del promedio de los tres años civiles anteriores a la evaluación del ruido;

3) «enfoque equilibrado»: el proceso definido por la Organización de Aviación Civil Internacional con arreglo al cual se examina de forma coherente la diversidad de medidas disponibles, en concreto la reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves, la ordenación y la gestión del suelo, los procedimientos operativos de atenuación del ruido y las restricciones operativas, para hacer frente al problema del ruido de la manera más rentable en cada aeropuerto concreto¹².

III.- Jurisprudencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos

III.1.- “Ruth Hatton y otros con Reino Unido”

Proceso que tiene su origen esencial y específico en una demanda incoada por ocho vecinos del aeropuerto Heathrow de Londres; Ruth Hatton, Peter Thake, John Hartley, Philippa Edmunds, John Cavalla, Jeffray Thomas, Richard Bird y Tony Anderson, miembros de la Asociación de Heathrow para el Control del Ruido de las Aeronaves, debidamente representados en la Corte por el Abogado Sr. Richard Buxton, en contra del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte¹³.

¹¹ Capaldo, Griselda D; “Responsabilidades aeronáuticas ambientales”; JA, ejemplar del 19/02/2013, pto II, c; Lexis nº 0003/110812.

¹² Eur – Lex; Access to European Union Law; Document 32014R0598; Disponible en web; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32014R0598>

¹³ European Court Of Human Rights; “Case Of Hatton And Others v The United Kingdom”; 2 October 2001; Disponible en web; [http://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22appno%22:\[%2236022/97%22\],%22itemid%22:\[%22001-59686%22\]}](http://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22appno%22:[%2236022/97%22],%22itemid%22:[%22001-59686%22]})

III.1.a) Los Hechos

Relatan los recurrentes que aproximadamente desde el año **1993** los ruidos se fueron incrementando, sobre todo entre las cuatro y las siete de la mañana. La señora Hatton necesitaba colocarse tapones en los oídos para poder dormir. Sus hijos se despertaban reiteradamente por las noches y luego les resultaba imposible volver a dormir. Elemento fáctico que le gatilló una aguda depresión, por lo que finalmente en el año **1997** decidió cambiar de domicilio y residencia.

Por su parte, el accionante Peter Thake narró que con las ventanas cerradas el calor en verano le impedía dormir. Literalmente alegó que se estaba volviendo loco¹⁴.

“Las restricciones con respecto a los vuelos nocturnos fueron introducidas en **1962** y han sido periódicamente revisadas, más recientemente en **1988, 1993 y 1998**. Entre **1978 y 1987** estudios sobre la relación entre el ruido de las aeronaves y los disturbios del sueño fueron publicados por la autoridad civil de aviación”¹⁵.

III.1.b) Estudios ejecutados por el Gobierno del Reino Unido

En noviembre del año **1987** el gobierno del Reino Unido dio a conocer un consultation paper, en el contexto de una revisión a la política de restricciones nocturnas en el aeropuerto Heathrow. El análisis estableció que la investigación sobre la relación entre el ruido de los aviones y el sueño de los vecinos hacía viable sugerir que el número de despegues y aterrizajes nocturnos se podían incrementar tal vez en un veinticinco por ciento sin empeorar las molestias, todo a condición de que los niveles de ruido no se incrementaran. En esta lógica se planteaban dos razones por las que no se debía considerar la prohibición de los vuelos nocturnos:

- Que se les arrebataría a las aerolíneas la posibilidad de programar sus vuelos en el período nocturno;
- Tendrían que enfrentar cancelaciones y retrasos, siendo dañada la condición de Heathrow como aeropuerto internacional de veinticuatro horas, generándose reales implicancias en la atención de las necesidades de los pasajeros, con lo que, en definitiva, perdería posición competitiva con otros aeropuertos europeos¹⁶.

En Julio del año **1990** el departamento de transporte del Reino Unido ejecutó una revisión interna de las restricciones a los vuelos nocturnos. En estos términos, le solicitó a la autoridad civil de aviación, la elaboración de un estudio objetivo para la relación entre el ruido de las aeronaves y los disturbios del sueño.

¹⁴ Cossari, Nelson G.A; ob. cit; n° 7; pág. 90.

¹⁵ Cossari, Nelson G.A; ob. cit; n° 7; pág. 90.

¹⁶ Hatton and others v. United Kingdom; Matter: Heathrow Night Flights; Court: European Court of Human Rights; Judgement Type: Admissibility decision; Judges (s): Mr J.-P. Costa, President, Mr L. Loucaides, Mr P. Kūris, Mrs F. Tulkens, Mr K. Jungwiert, Mrs H.S. Greve, judges, Sir Brian Kerr, ad hoc judge, and Mrs S. Dollé, Section Registrar; Transcript File, Download judgment as Word document; Richard Buxton Solicitors - Environmental, Planning & Public Law; Disponible en web; <http://www.richardbuxton.co.uk/transcripts/hatton-and-others-v-united-kingdom-1>

La investigación de campo del estudio objetivo se materializó durante el verano del año **1991**. Las mediciones efectivas fueron obtenidas de **400** personas que residían en las cercanías de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick, Stansted y Manchester. Los resultados se publicaron en diciembre del año **1992** como el *“Report of a field study of aircraft noise and sleep disturbance”*.

El estudio permitió precisar que, una vez dormidos, pocos residentes estaban en riesgo de perturbaciones de sueño sustanciales relacionadas con ruidos de aeronaves. En concreto, el resultado no aportaba evidencias reales para afirmar que el ruido de las aeronaves pudiera causar efectos dañinos.

En enero del año **1993** el gobierno publicó un nuevo consultation paper que planteaba un nuevo esquema y estructura de regulaciones de vuelos nocturnos para los tres principales aeropuertos que sirven a Londres: Heathrow, Gatwick y Stansted. Se hizo especial referencia a un hecho específico, esto es, que, si las restricciones a los vuelos nocturnos fueran aplicadas en el Reino Unido, en términos comerciales y económicos, algunos aeropuertos dejarían de ser rentables o sus costos serían tangencialmente superiores al que los competidores de otros países pueden ofrecer. Los pasajeros optarían, en consecuencia, por otras alternativas que se ajustaran de mejor forma a sus demandas de pasajes aéreos. Asimismo, establecía que los operadores extranjeros, sobre la base de aeropuertos sin restricciones nocturnas, podrían establecer niveles de precios más bajos dando mayor utilización a las aeronaves; factor crucial para hacer atractivo el negocio a los clientes, en una actividad comercial que es altamente competitiva.

En este orden lógico, el reporte daba cuenta de que las compañías de chárter y sus operaciones, podían ser sustancialmente mejoradas si se les permitiera mayor tráfico aéreo durante el período nocturno, especialmente aterrizaje. También se precisó que estas compañías necesitaban operar en el período nocturno para competir y mantener sus costos lo más bajo posible. La viabilidad de los negocios dependía en gran medida de la constante utilización de las aeronaves, típicamente en tres rotaciones diarias. (El consultation paper hizo referencia al estudio de sueño del año **1992**, estableciendo que los disturbios no eran significativos y no afectaban ni a las personas ni a la salud)¹⁷.

La International Air Transport Association (**IATA**), la confederación de empresarios de Inglaterra, la Cámara de Comercio de Londres, y las aerolíneas formalizaron su posición y opinión sobre la trascendencia de los vuelos nocturnos. Es importante destacar el informe de “The British Air Transport Association” (**BATA**) del año **1997**, que, en consideración a un estudio económico, indicaba que las restricciones a los vuelos nocturnos en los aeropuertos de Londres podrían generar pérdidas durante el período de los años **1997 a 1998**, y **2002 a 2003**, próximas a los **850** millones de libras esterlinas.

¹⁷ Richard Buxton Solicitors - Environmental, Planning & Public Law; cit; n° 16.

En julio del año **1993** la Secretaría de Estado de transporte anunció su intención de introducir desde octubre del año **1993** un sistema nuevo para cuota de vuelos nocturnos. Específicamente se establecía una cuota de ruido calificando a las aeronaves y permitiendo un máximo por aeropuerto, pero esto implicaba, en definitiva, un aumento en el ruido nocturno que debían soportar los vecinos.

Las autoridades de las localidades cercanas a los tres aeropuertos de Londres solicitaron la revisión judicial de este proyecto de la Secretaría de Estado, y así, acudieron a la Court of Appeal. Órgano Jurisdiccional Competente, que el día **16** de agosto del año **1996** resolvió que la Secretaría de Estado había planteado razones suficientes y adecuadas para justificar sus conclusiones, aun a riesgo de provocar algún inconveniente en la capacidad de las personas para conciliar el sueño en la noche.

Es relevante destacar que, a contrario sensu, la resolución había sido declarada contraria a Derecho por la High Court, que en términos estrictos observó una vulneración de la sección **78** (Civil Aviation Act de **1982**). Tanto es así, que, aplicando esta norma jurídica, el Secretario de Estado puede, con la finalidad de mitigar o suprimir los efectos del ruido derivados de las maniobras de despegue y aterrizaje de un aeropuerto, prohibir o reducir las operaciones durante determinado período de tiempo, razonando los jueces de la instancia, en el sentido de que no se especificaba en el programa (proyecto), el número de operaciones de despegue y aterrizaje permitidas.

La Cámara de los Loes, el día **12** de noviembre del año **1996**, rechazó una petición de las autoridades locales para entablar un recurso contra la decisión de la Court of Appeal¹⁸.

III.1.c) El derecho Interno (Sección 78 de la Civil Aviation Act del año 1982)

El Tribunal Europeo de Derechos Humanos, a posteriori de examinar la Civil Aviation Act del año **1982** y las modificaciones introducidas por el Proyecto de la Secretaría de Estado del año **1993**, incluso las alegaciones de los recurrentes y del gobierno inglés, elabora un pormenorizado e interesante análisis de los intereses divergentes. En un primer momento las consecuencias y efectos perjudiciales para la economía nacional inglesa derivadas de la supresión o limitación de los vuelos nocturnos en el aeropuerto de Heathrow, y, en segundo término, la facultad de los recurrentes, para que se respete el derecho a disfrutar de la vida privada y familiar.

En su conclusión, el órgano jurisdiccional competente afirma que los modestos remedios para evitar el ruido nocturno no pueden merecer la calificación de “medidas necesarias” que garanticen la protección de los recurrentes.

¹⁸ Richard Buxton Solicitors - Environmental, Planning & Public Law; cit; n° 16.

IV.- La Sentencia del Tribunal de Estrasburgo

Después de ser apreciada la violación del artículo «8»¹⁹ del Convenio Para la Protección de los Derechos Humanos y las Libertades Fundamentales, se analiza la posible lesión del artículo «13»²⁰, según el cual las autoridades, ante un caso de infracción de uno de los derechos y libertades reconocidos en la Convención, deberán adoptar los remedios efectivos para evitarlo. Esta norma se entiende igualmente infringida, teniendo presente que las autoridades inglesas se limitaron a revisar la legalidad del proyecto de la Secretaría de Estado de **1993**, pero no aplicaron las medidas oportunas y eficaces para restituir la lesión del derecho cuestionado.

Por consiguiente, se condena al gobierno inglés a indemnizar a cada uno de los recurrentes en la cantidad de **4.000** libras esterlinas por daños morales.

En el razonamiento del Órgano Jurisdiccional Competente, las implicancias y trascendencia económica de los intereses que representa la actividad imitente no es suficiente para dejar sin protección a los afectados por esta. Se reprocha además al Reino Unido por no haber ejecutado los estudios sobre la alteración en el sueño con la profundidad adecuada y suficiente para tutelar adecuadamente a los seres humanos.

Finalmente, la gran magnitud económica de la industria aeronáutica no puede justificar infringir un daño injusto a los particulares sin una equitativa compensación²¹.

V.- Heathrow en la actualidad

Es una realidad cierta y concreta que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el día **23** de junio del año **2016**, después de materializado en los hechos y en derecho el referéndum sobre su permanencia en la Unión Europea, con un resultado de **51,9%** optó por la opción de abandonar, y en esta lógica tendrá que proceder a dar eficaz aplicación al artículo **50** número **3**, Versión Consolidada del Tratado de la Unión Europea que señala expresamente:

¹⁹ «Artículo 8.- Derecho al respeto a la vida privada y familiar.

1. Toda persona tiene derecho al respeto de su vida privada y familiar, de su domicilio y de su correspondencia.
2. No podrá haber injerencia de la autoridad pública en el ejercicio de este derecho, sino en tanto en cuanto esta injerencia esté prevista por la ley y constituya una medida que, en una sociedad democrática, sea necesaria para la seguridad nacional, la seguridad pública, el bienestar económico del país, la defensa del orden y la prevención del delito, la protección de la salud o de la moral, o la protección de los derechos y las libertades de los demás»; Council of Europe; Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms as amended by Protocols No. 11 and No. 14; Disponible en web; <http://www.coe.int/en/web/conventions/search-on-treaties/-/conventions/rms/0900001680063765>

²⁰ «Artículo 13.- Derecho a un recurso efectivo.

Toda persona cuyos derechos y libertades reconocidos en el presente Convenio hayan sido violados tiene derecho a la concesión de un recurso efectivo ante una instancia nacional, incluso cuando la violación haya sido cometida por personas que actúen en el ejercicio de sus funciones oficiales»; Council of Europe; Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms as amended by Protocols No. 11 and No. 14; ob. cit; n° 19.

²¹ Richard Buxton Solicitors – Environmental, Planning & Public Law; cit; n° 16.

“Los Tratados dejarán de aplicarse al Estado de que se trate a partir de la fecha de entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, a los dos años de la notificación a que se refiere el apartado 2, salvo si el Consejo Europeo, de acuerdo con dicho Estado, decide por unanimidad prorrogar dicho plazo”²².

Así dispuestos los hechos, en lo que dice relación con “Autoridades Competentes”:

- La directiva **2002/49** del Parlamento Europeo y del Consejo, del **25** de junio del año **2002** sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, en el artículo **4** número **1** (Aplicación y responsabilidades) dispone **“que los Estados miembros designarán las autoridades y entidades competentes, en los niveles adecuados, responsables de la aplicación de la presente Directiva, en particular las autoridades responsables de”**:

a) la elaboración y, en su caso, aprobación de los mapas de ruido y planes de acción para aglomeraciones urbanas, grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos; b) la recopilación de los mapas de ruido y planes de acción.

- El Reglamento (UE) número **598/2014 (16.04.2014)**, del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva **2002/30/CE**, en su artículo **3** establece lo siguiente:

1. Los Estados miembros en los que exista un aeropuerto que corresponda a la definición del artículo “**2, punto 2**”²³, designarán una o más autoridades competentes responsables del proceso que deberá seguirse para la adopción de restricciones operativas.

2. Las autoridades competentes deberán ser independientes de cualquier organización que pudiera verse afectada por las medidas relacionadas con el ruido. Esta independencia podrá conseguirse por medio de la separación funcional.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, en el momento oportuno, el nombre y la dirección de las autoridades competentes designadas a que se refiere el apartado **1**. La Comisión publicará dicha información.

²² Eur – Lex; Access to European Union Law; Document; 12016M050; Disponible en web; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:12016M050>

²³ Véase cit n°. 12.

Considerado lo anteriormente expuesto, y teniendo además presente que el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el día **25** de octubre del año **2016** aprobó la expansión de Heathrow²⁴, que actualmente es el aeropuerto con más tránsito aéreo de Europa, siendo además uno de los aeropuertos internacionales más activos del mundo, es posible concluir que la autoridad competente deberá estructurar y coordinar adecuados mecanismos legislativos, jurídicos, políticos y sociológicos, que le permitan adaptar gradualmente una realidad fáctica, esto es, el incuestionable tráfico aéreo que registra el aeropuerto Heathrow los trescientos sesenta y cinco días de cada año calendario, con la nueva realidad de derecho que fue asumida por los ciudadanos del Reino Unido el día **23** de junio del año **2016** (abandonar la Unión Europea).

²⁴ Gov.UK; Collection: Heathrow Airport expansion; Department for Transport; Part of: Aviation and airports; First Published:25 October 2016; Disponible en web; <https://www.gov.uk/government/collections/heathrow-airport-expansion>