

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

- 10818** *Resolución de 31 de mayo de 2011, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se introducen restricciones operativas en el aeropuerto de El Prat de Barcelona siguiendo el procedimiento «enfoque equilibrado» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre.*

Mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, se transpone al ordenamiento jurídico la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.

Esta Directiva, a su vez, recoge los principios contenidos en la Resolución A31/7 de la 33.^a Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por la que se introduce el concepto de «enfoque equilibrado» como instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones, que permite para alcanzar una solución proporcional a este problema. Un «enfoque equilibrado» es el enfoque con arreglo al cual se examinan las posibles medidas disponibles para hacer frente al problema del ruido en un aeropuerto, atendiendo, en particular, a las repercusiones previsibles de una reducción de la contaminación acústica generada por las aeronaves, a las de la ordenación y gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas.

En los últimos años se han acometido las obras principales de ampliación del aeropuerto de El Prat de Barcelona, tales como la ampliación inicial del campo de vuelos con una nueva pista y la inauguración en 2009 de la nueva terminal T1.

El aeropuerto de Barcelona viene desarrollado desde hace varios años una política de gestión del ruido ambiental, desarrollando numerosas medidas para reducir el ruido en el marco del «enfoque equilibrado» adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional. Entre estas medidas, sin ánimo exhaustivo, pueden citarse la restricción al uso del empuje de reversa de las aeronaves, la definición de nuevas rutas de aproximación; el recargo por ruido en la prestación pública por aterrizaje y los servicios de tránsito de aeródromo (anteriormente aplicable a la tasa de aterrizaje); el establecimiento de la preferencia de uso de las pistas más próximas al mar; las limitaciones impuestas a la autorización de maniobras en vuelo visual, o la aprobación del plan de aislamiento acústico de las viviendas que superaban los límites de inmisión sonora fijados por la declaración de impacto ambiental.

La Comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona, creada por Orden PRE/229/2003, de 5 de febrero, ha solicitado la adopción de nuevas medidas para continuar reduciendo el impacto acústico y seguir disminuyendo las molestias ocasionadas a la población, restringiendo la operación de las aeronaves más ruidosas.

En atención a esta solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha decidido aplicar las restricciones operativas previstas en el artículo 6 del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, al aeropuerto de El Prat, llevando a cabo el análisis y las consultas pertinentes de conformidad con lo previsto en los artículos 5 y 9 de ese real decreto.

La tramitación realizada conforme a las normas de evaluación previstas en el anexo del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, permite afirmar que, si bien las aeronaves marginalmente conformes representan un porcentaje pequeño en el conjunto de las operaciones del aeropuerto barcelonés, la introducción de restricciones para su utilización tendría efectos beneficiosos para las poblaciones circundantes y su coste sería asumible por las compañías aéreas y el propio aeropuerto.

Existe, en este sentido, una cierta relación entre algunas tipologías de aeronaves y sucesos acústicos elevados, además de mayor dispersión de trayectorias centrada en aeronaves de cierta antigüedad y que caen dentro de la definición de «marginalmente conformes» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha sucedido al Ministerio de Fomento y, en particular, a la Dirección General de Aviación Civil en el ejercicio de esta competencia. Por ello, de conformidad con el artículo único del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia, esta resolución se firma por la Directora de dicho organismo público. Teniendo en cuenta que sus resoluciones causan estado, según el artículo 4.2 del Estatuto de la Agencia, los recursos procedentes contra esta resolución son el de reposición y el contencioso-administrativo.

Por ello, en virtud del artículo 6.3 del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, esta Agencia Estatal de Seguridad Aérea resuelve:

1. Aprobar las restricciones que se indican en el anexo a esta resolución, que se aplicarán a las operaciones de las aeronaves de reacción subsónicas civiles marginalmente conformes en el aeropuerto de El Prat.
2. Ordenar que se dé la debida publicidad a esta resolución de conformidad con el artículo 10 del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de reposición en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» o directamente, recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 31 de mayo de 2011.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.

ANEXO

Restricciones operativas

Las restricciones operativas que se aplicarán en virtud de lo previsto en el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, en el aeropuerto de Barcelona-El Prat serán las que a continuación se indican con expresión de las respectivas fechas de entrada en vigor.

1. No adición.

A partir del 1 de enero de 2012 ninguna compañía aérea podrá incrementar el número de vuelos realizado en el aeropuerto con aeronaves marginalmente conformes, según se definen en el artículo 3 d) del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, en cada temporada de tráfico IATA o fracción de la misma, con respecto al número de vuelos operados con estas aeronaves en la correspondiente temporada de tráfico IATA o fracción de la misma del año 2010.

2. Reducción de operaciones y retirada de flota:

2.1 A partir del 1 de septiembre de 2012, las compañías aéreas deberán reducir el número de movimientos de las aeronaves marginalmente conformes que explotan en el aeropuerto a un ritmo que podrá no ser superior al 20 por ciento anual, pero que, en

cualquier caso, deberá haber alcanzado el 100 por cien de las operaciones realizadas con estas aeronaves no más tarde del 1 de septiembre de 2017.

A estos efectos, para el cómputo de la medición anual de las operaciones, el porcentaje mínimo de reducción de las operaciones no será inferior al 10 por cien con respecto a la temporada de tráfico IATA correspondiente del año inmediatamente anterior.

2.2 La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá conceder reducciones sobre el porcentaje obligatorio del 10% anual de retirada de flota en los casos en los que una compañía aérea pueda justificar daños irreversibles que puedan poner en riesgo su continuidad, como consecuencia de su aplicación.

Para ello, la compañía aérea deberá presentar, además de los documentos acreditativos de los perjuicios irrogados, un plan de renovación de la flota afectada redactado con arreglo a los criterios que determine la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. El plan no podrá proponer una reducción de flota inferior a la prevista en el primer párrafo del apartado anterior.

3. Comprobaciones y controles:

3.1 Toda compañía que esté operando el 1 de enero de 2012 y pretenda seguir operando con aviones marginalmente conformes o con aviones de los tipos establecidos en la tabla 1, deberá presentar al gestor aeroportuario antes de la realización del vuelo, y para cada una de las aeronaves, los siguientes documentos:

a) Certificado de ruido o documento de similares características y validez expedido por el Estado de matrícula.

b) Certificado de la compañía sobre el margen acumulado total conforme a la definición de aeronaves marginalmente conformes del artículo 3.d) del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre. Este certificado deberá incluir, para todas y cada una de las configuraciones de la aeronave utilizadas en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, el nivel certificado de ruido en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia, tal y como se definen en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (ruido lateral, ruido al despegue y ruido de aproximación).

El gestor aeroportuario remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea los certificados indicados, su propio cálculo sobre el margen acumulado total de cada aeronave, y la información correspondiente a los vuelos operados con aviones marginalmente conformes o con aviones de los tipos establecidos en la tabla 1, al final de cada temporada de tráfico IATA, para su análisis, y la adopción de las medidas que procedan en los casos de incumplimiento.

La concesión de permisos comerciales de tráfico aéreo no exime del cumplimiento de las restricciones operativas en el aeropuerto de El Prat en Barcelona establecidas en esta resolución.

El incumplimiento de esta resolución puede ser sancionado conforme a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

4. Exenciones.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá conceder exenciones a las aeronaves marginalmente conformes en las situaciones previstas en el artículo 8 del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre.

Las solicitudes de exención se resolverán por la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de forma motivada en el plazo de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud se considerará estimada.

Tabla 1. *Aviones susceptibles de ser marginalmente conformes en algunas de sus versiones o configuraciones*

Airbus A- 300B/C100/200
Antonov An-124
Antonov-72/74 100/200
B-707
B-727
B-737-200/300
B-747-200-300
B-767-200/300
British Aerospace BAe-125-700/800
DC-8-50/60
DC-9
DC-10
Gulfstream Aerospace G-1159AGIII
Ilhusin-62
Ilhusin-86
Ilhusin II-76/78/82
Ilhusin-96
Tupolev-134
Tupolev-154
Yakovlev Yak-42/142