MINISTERIO DE FOMENTO

15622 *RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2006, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se introducen restricciones operativas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas 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.

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, no solo introducir normas mas estrictas, sino incluso poner fuera de servicio a las aeronaves mas ruidosas.

Los programas de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, han venido acompañados de evaluaciones de impacto ambiental de acuerdo a lo exigido por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio. Las Declaraciones de Impacto Ambiental de 1996 y 2001, han incorporado restricciones de uso de infraestructuras en particular en horario nocturno, tal es el caso de las operaciones en las plataformas R5, R6 y Dique Sur, las restricciones al uso de la reversa de los motores y Unidades Auxiliares de Potencia (APU), o a la prueba de motores salvo en las infraestructuras construidas al efecto. Pero además en el proceso de determinación del impacto acústico y las huellas de ruido asociadas, la Comisión de Seguimiento de las Obras de Ampliación del Aeropuerto (CSAM), en la que están representados los Ayuntamientos afectados y la Comunidad de Madrid, ha optado por determinados esquemas operacionales de rutas y uso de pistas de vuelo cuyo objeto es minimizar el impacto de las operaciones aéreas en el entorno del aeropuerto.

Asimismo y en el seno de la citada Comisión de Seguimiento Ambiental de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM), creada por Orden PRE/228/2003, de 5 de febrero, se han aprobado Planes de Aislamiento Acústico que han supuesto actuaciones en casi 12.000 viviendas, de un censo identificado de más de 13.700, llegándose incluso a trasladar a un cierto número de vecinos a otras cuando su exposición al ruido de las operaciones aéreas superaba los niveles previstos citados en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental. En este sentido, se llevan invertidos más de 116 millones de euros.

Desde el año 2000, se han venido introduciendo restricciones operativas especialmente dirigidas a reducir el impacto acústico nocturno de las operaciones, tales como las ya referidas restricciones al uso de la reversa de los motores, la prohibición total desde el 1 de abril de 2002 de cualquier operación de aeronaves certificadas conforme al Capítulo 2 del Anexo 16, Vol I de la OACI, o la implantación de un sistema de cuota de ruido que reduce las operaciones nocturnas y prohíbe las correspondientes de los aviones cuya cuota de ruido es mas elevada (CR4).

Por otra parte y en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 2851/1998, sobre ordenamiento de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, la Dirección General de Aviación Civil viene informando preceptivamente los planeamientos urbanísticos en las proximidades de los aeropuertos determinando usos de suelo compatibles con las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas.

La reciente entrada en funcionamiento de las infraestructuras previstas en el desarrollo del aeropuerto así como el despliegue de las nuevas rutas y procedimientos de vuelo asociados, han supuesto una ampliación del territorio afectado por las operaciones aéreas, situación que ha conducido a los representantes vecinales y ayuntamientos a demandar nuevas medidas para reducir los impactos derivados del incremento de operaciones.

De esta forma se aprobó la orden de Presidencia del Gobierno PRE/2912/2005 de 14 de septiembre, que ha permitido la introducción de procedimientos P-RNAV en el Área Terminal y el diseño de una serie de procedimientos P-RNAV para las salidas desde el aeropuerto. Con ello se ha pretendido paliar la problemática generada por la dispersión de trayectorias, especialmente sensible dada la escasa separación entre la trayectoria nominal y las diferentes urbanizaciones y ayuntamientos que rodean el aeropuerto y que no han permitido otras opciones de diseño más alejadas de los mismos.

A pesar de todo lo anterior, y según los datos del sistema de seguimiento de ruido y trayectorias (SIRMA) establecido alrededor del aeropuerto, se pone de manifiesto 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 marginalmente conformes del Real Decreto 1257/2003. Todo ello ha motivado al Ministerio, a pesar de su baja proporción en el volumen total de operaciones, a iniciar los procedimientos previstos en el mismo al objeto de responder a las demandas del entorno de una forma proporcional y sin tener que recurrir a soluciones cuyo coste para las compañías aéreas, el propio aeropuerto y en definitiva la Comunidad nacional pudieran ser mucho más elevados.

Se abrió el correspondiente expediente administrativo por acuerdo de la Dirección General de fecha 31 de mayo de 2006, siguiendo el procedimiento previsto en el citado Real Decreto (enfoque equilibrado), se han incluido y analizado los aspectos pertinentes que determina el Anexo al mismo, de forma que con esta Resolución, se vienen a precisar las medi-

das concretas y los plazos para su entrada en vigor, incluida la progresiva reducción de las operaciones realizadas con los aviones visados en el Real Decreto, denominados «marginalmente conformes».

Con anterioridad a la adopción de esta resolución, se ha dado trámite de audiencia a la entidad publica empresarial Aena y las asociaciones de compañías aéreas, al objeto de incorporar al expediente sus comentarios y alegaciones, tal y como establece el articulo 9 del Real Decreto 1257/2003. En concreto han sido consultadas las siguientes asociaciones: IATA, ACETA, AECA y ALA que representan a la practica totalidad de las compañías que operan en el aeropuerto.

De acuerdo con las conclusiones del análisis llevado a cabo para examinar la exposición al ruido aeronáutico en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas y las alegaciones efectuadas por las partes interesadas a las que se ha dado trámite de audiencia, esta Dirección General, de conformidad con las atribuciones que le confiere el articulo 6, punto 3 del Real Decreto 1257/2003, resuelve:

1. Aprobar las restricciones que se indican en el Anexo a esta Resolución con expresión de los plazos y fecha de entrada en vigor respectivos que se aplicarán a las operaciones de las aeronaves de reacción subsónicas civiles marginalmente conformes.
2. Por la entidad pública empresarial Aena se adoptarán las medidas necesarias para la aplicación del contenido de esta Resolución.
3. El Coordinador General de Horarios realizará la asignación y seguimiento de uso de las franjas horarias con sujeción a lo previsto en esta resolución.
4. Ordenar que se de la debida publicidad a la presente resolución de conformidad con lo prescrito en el art. 10 del RD 1257/2003.

Contra la presente resolución cabe recurso de alzada ante el Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/92, de 27 de noviembre.

Madrid, 30 de agosto de 2006.–El Director General de Aviación Civil, Manuel Bautista Pérez.

ANEXO

Restricciones operativas

1. Definiciones: «Aviones de reacción subsónicos civiles»: aviones 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 superior a 19 plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación.

«Aeronave marginalmente conforme»: aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores limite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de mediciones del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, segunda parte, capitulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2. Restricciones operativas: Las restricciones operativas que se aplicaran en virtud de lo previsto en el Real Decreto 1257/2003, en el aeropuerto de Madrid-Barajas serán las que a continuación se indican con expresión de las respectivas fechas de entrada en vigor.

2.1 No adicción: A partir del 28 de marzo de 2007, ninguna Compañía aérea podrá incrementar el número de vuelos realizado en el aeropuerto con aeronaves marginalmente conformes en cada temporada de tráfico IATA o fracción de la misma, con respecto al número de vuelos operados con éstas aeronaves en la correspondiente temporada de tráfico IATA o fracción de la misma del año 2006.

2.2 Reducción de operaciones y retirada de flota:

2.2.1 A partir del 28 de septiembre de 2007, 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 al 100 por cien de las operaciones realizadas con estas aeronaves a no mas tardar el 28 de septiembre de 2012.

2.2.2 A los efectos de lo previsto en el apartado anterior y para el computo de la medición anual de las operaciones, el porcentaje mínimo de reducción de las mismas no será, con carácter general, inferior al 15% con respecto a la temporada de trafico IATA correspondiente del año inmediatamente anterior.

2.2.3 La Dirección General podrá conceder reducciones sobre el porcentaje obligatorio establecido en el apartado anterior, previa solicitud de la compañía afectada, a la que deberá acompañarse las evidencias documentales que las sustenten y el plan de renovación de flota en los casos que se indican a continuación. Estas resoluciones podrán llevar, en su caso, incorporadas las condiciones particulares necesarias para asegurar el cumplimiento de los objetivos previstos en el Real Decreto 1257/2003:

a) Cuando una compañía aérea pueda justificar, como consecuencia de la aplicación del porcentaje de retirada de flota especificado en el apartado anterior, perjuicios que afecten gravemente a la continuidad de la misma.
b) Cuando una compañía aérea pueda justificar la existencia de contratos o acuerdos vigentes, a la entrada en vigor de esta Resolución, para la compra o arrendamiento de aeronaves al objeto de sustituir la flota marginalmente conforme y siempre que la fecha de entrega de estas aeronaves de sustitución se inicie antes del 31 de diciembre de 2008.

2.3 Comprobaciones y controles:

2.3.1 Las Compañías Aéreas que operen aeronaves marginalmente conformes o correspondientes a los tipos de la Tabla 1 con posterioridad al 28 de octubre de 2006, deberán presentar ante la Dirección General de Aviación Civil antes del 30 de septiembre de 2006, para cada uno de dichos aviones la siguiente documentación:

a) Certificado de ruido o documento de similares características y validez expedido por el estado de matrícula.
b) Procedimiento de atenuación de ruido (NAP) seguido por estos aviones de conformidad con lo establecido en el AIP para el aeropuerto de Madrid-Barajas.

2.3.2 La cumplimentación de los requisitos anteriores será imprescindible para la obtención de las correspondientes autorizaciones de derechos de tráfico. La alteración, modificación o incumplimiento de las condiciones operacionales que dieron origen a la expedición de los documentos o del correspondiente al procedimiento de atenuación de ruido establecido, podrá dar lugar a las correspondientes sanciones y en su caso, suspensión o pérdida de la autorización de derechos de tráfico, según establece la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

2.3.3 A efectos de su comprobación por el Coordinador Nacional de Horarios, las compañías aéreas afectadas deberán aportar la información necesaria que demuestre la adecuación de las operaciones previstas y las franjas horarias solicitadas, a las restricciones indicadas en los apartados correspondientes de esta resolución.

2.4 Restricciones operativas parciales:

2.4.1 Desde el 28 de octubre del presente año, se modifica el periodo de restricción nocturna para las operaciones de aviones de reacción subsónicos civiles contemplados en la Resolución de 4 de abril de 2000 (Cuota de Ruido), ampliándose el periodo de no operación desde las 23:00 horas a las 07:00 horas locales en lugar de las 00:00 horas a las 06:00 horas locales, adaptándose por tanto al periodo nocturno que define la Declaración de Impacto Ambiental de 30 de noviembre de 2001.

2.4.2 En relación con lo previsto en el apartado anterior, la Dirección del aeropuerto podrá autorizar excepcionalmente el aterrizaje o despegue de una aeronave cuya cuota de ruido (CR) sea igual o superior a CR-4 cuando:

a) La operación se realice dentro de los 30 minutos siguientes o anteriores a los plazos límites previstos en la presente resolución, siempre que la misma sea consecuencia de un retraso sobrevenido de la operación programada.
b) Se trate de una operación justificada en la seguridad de la misma, así como las necesarias para atender el transporte de ayuda humanitaria urgente, y otras necesarias como consecuencia de alteraciones operacionales derivadas de la meteorología, huelgas y otras situaciones excepcionales.

2.5 Exenciones:

2.5.1 Se concederán exenciones en los casos previstos en el artículo 7 del Real Decreto 1257/2003, previa comprobación por la Dirección General de Aviación Civil, de las condiciones exigidas.

2.5.2 Las solicitudes de exención según las circunstancias del artículo 8, se resolverán por el Director General de Aviación Civil de forma motivada en el plazo de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud se considerara estimada de acuerdo con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Las correspondientes resoluciones podrán establecer si resultan pertinentes, condiciones y limites de obligado cumplimiento a las exenciones que se concedan.

Tabla 1:

B-747-200-300.
DC-8-50/60.
DC-10.
A-300/B2.

Antonov An-124.
B-727.
B-737-200.
Ilhusin IL-76.
Tupolev-154.
Antonov-72.
YAK-42.
Ilhusin-86.
DC-9.
Ilhusin-62.
Tupolev-134.