

REGLAMENTO (UE) N° 598/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 16 de abril de 2014****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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) 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.
- (2) El desarrollo sostenible del transporte aéreo requiere la introducción de medidas dirigidas a reducir el impacto acústico producido por las aeronaves en los aeropuertos de la Unión. Dichas medidas deben mejorar el entorno sonoro en la zona que circunda los aeropuertos de la Unión con el fin de mantener o mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y propiciar la compatibilidad entre las actividades de navegación aérea y las zonas residenciales, en especial en lo que se refiere a los vuelos nocturnos.
- (3) La resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) introduce el concepto de «enfoque equilibrado» con relación a la gestión del ruido (enfoque equilibrado) y establece un método coherente para hacer frente al ruido de las aeronaves. El enfoque equilibrado debe seguir siendo la base de la reglamentación sobre ruido para la aviación, como industria global. El enfoque equilibrado reconoce el valor de las pertinentes obligaciones jurídicas, los acuerdos existentes, la legislación en vigor y las políticas establecidas, sin prejuzgarlos. La incorporación de las normas internacionales del enfoque equilibrado al presente Reglamento debe reducir significativamente los riesgos de litigios internacionales en el caso de que los operadores de terceros países resulten afectados por restricciones operativas con relación al ruido.
- (4) A raíz de la supresión de las aeronaves más ruidosas de conformidad con la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, y la Directiva 2006/93/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾, se hace necesaria una actualización del modo de utilización de las restricciones operativas para permitir a las autoridades gestionar las actuales aeronaves más ruidosas con objeto de mejorar el entorno acústico en las proximidades de los aeropuertos de la Unión dentro del marco internacional del enfoque equilibrado en relación con la gestión del ruido.

⁽¹⁾ DO C 181 de 21.6.2012, p. 173.

⁽²⁾ DO C 277 de 13.9.2012, p. 110.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 12 de diciembre de 2012 [(DO ...)] [(no publicada aún en el Diario Oficial)] y Posición del Consejo en primera lectura de 24 de marzo de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 15 de abril de 2014 [(DO ...)] [(no publicada aún en el Diario Oficial)].

⁽⁴⁾ 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 (DO L 85 de 28.3.2002, p. 40).

⁽⁵⁾ Directiva 2006/93/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la regulación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edición (1988) (DO L 374 de 27.12.2006, p. 1).

- (5) El informe de la Comisión de 15 de febrero de 2008 titulado «Restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la UE» apuntaba la necesidad de clarificar en el texto de la Directiva 2002/30/CE la asignación de responsabilidades y las obligaciones y derechos precisos de las partes interesadas durante el proceso de evaluación del ruido al objeto de garantizar que se adopten medidas con una adecuada relación coste-eficacia para alcanzar los objetivos de reducción de los niveles de ruido para cada aeropuerto.
- (6) La introducción de restricciones operativas por los Estados miembros en los aeropuertos de la Unión en cada caso concreto, aunque suponga una limitación de la capacidad, puede contribuir a mejorar el entorno acústico en los alrededores de los aeropuertos. No obstante, existe la posibilidad de que se introduzcan distorsiones de la competencia o que se obstaculice la eficacia global de la red de aviación de la Unión debido al uso ineficaz de la capacidad existente. Dado que el objetivo específico de reducción del ruido del presente Reglamento no pueden ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, y que, sin embargo, la Unión sí puede alcanzarlos de manera más eficaz por medio de normas armonizadas sobre el proceso de introducción de restricciones operativas como parte del proceso de gestión del ruido, la Unión podría adoptar medidas de acuerdo con los principios de subsidiariedad según lo estipulado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo. Dicho método armonizado no impone objetivos para la calidad del ruido, que continúan emanando de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, u otras normas pertinentes de la Unión o de la legislación interna de cada Estado miembro, y no prejuzga la selección concreta de medidas.
- (7) El presente Reglamento debe aplicarse únicamente en los Estados miembros con aeropuertos con más de 50 000 movimientos de aeronaves civiles por año civil, y cuando se estudie la posibilidad de introducir restricciones operativas relacionadas con el ruido en un aeropuerto de estas características.
- (8) El presente Reglamento debe aplicarse a las aeronaves utilizadas en la aviación civil. No debe aplicarse a aeronaves tales como las aeronaves militares y las aeronaves que llevan a cabo operaciones aduaneras, policiales y de lucha contra incendios. Por otra parte, ciertas operaciones de carácter excepcional, como los vuelos efectuados por razones humanitarias de urgencia, las operaciones de búsqueda y rescate en situaciones de emergencia, vuelos para la prestación de asistencia médica y operaciones de socorro en caso de catástrofes, deben ser exceptuadas de la aplicación del presente Reglamento.
- (9) Si bien las evaluaciones del ruido deberían realizarse con carácter regular de conformidad con la Directiva 2002/49/CE, tales evaluaciones solamente deberían traducirse en medidas de reducción del ruido adicionales en el caso de que la combinación actual de las medidas paliativas del ruido no alcanzara los objetivos de reducción del ruido, teniendo en cuenta el desarrollo previsible del aeropuerto. En el caso de los aeropuertos en los que se haya observado un problema de ruido, deberían definirse medidas adicionales de reducción del ruido de conformidad con la metodología del enfoque equilibrado. A fin de garantizar la generalización de la aplicación del enfoque equilibrado dentro de la Unión, se recomienda su utilización siempre que el Estado miembro de que se trate lo considere oportuno, incluso rebasando el ámbito de aplicación del presente Reglamento. Las restricciones operativas relacionadas con el ruido solo deberían introducirse cuando las demás medidas del enfoque equilibrado no basten para alcanzar los objetivos específicos de reducción del ruido.
- (10) Aun cuando un análisis coste-beneficio proporciona una indicación de los efectos totales del bienestar económico al establecer una comparación entre todos los costes y beneficios, una evaluación del coste-eficacia se centra en alcanzar un objetivo concreto de la manera más económica, lo que exige una comparación solamente de los costes. El Reglamento no debe impedir que los Estados miembros recurran a un análisis coste-beneficio cuando sea oportuno.
- (11) Se debe reconocer la importancia de los aspectos sanitarios vinculados a los problemas de ruido, y por ello es importante que estos aspectos se tengan en cuenta de manera sistemática en todos los aeropuertos cuando se adopten decisiones sobre los objetivos de reducción del ruido, atendiendo a la existencia de normas comunes de la Unión en la materia. Por consiguiente, han de evaluarse los aspectos sanitarios de conformidad con la legislación de la Unión sobre evaluación de los efectos del ruido.
- (12) Las evaluaciones del ruido deben basarse en criterios objetivos y medibles comunes a todos los Estados miembros, y deben tener en cuenta la información existente disponible, por ejemplo la derivada de la aplicación de la Directiva 2002/49/CE. Los Estados miembros deberán velar por que dicha información sea fiable, se obtenga de forma transparente y sea accesible para las autoridades competentes y las partes interesadas. Las autoridades competentes deben habilitar las necesarias herramientas pertinentes de control.

⁽¹⁾ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

- (13) La autoridad competente responsable de la adopción de restricciones operativas relativas al ruido debe ser independiente de cualquier organización implicada en el funcionamiento del aeropuerto, el transporte aéreo, la prestación de servicios de navegación aérea, o representativa de los intereses de estos, así como de los residentes de las zonas vecinas al aeropuerto. No debe interpretarse esta disposición en el sentido de que exija a los Estados miembros la modificación de sus estructuras de administración o sus procesos de decisión.
- (14) Está generalmente aceptado que los Estados miembros han optado por las restricciones operativas relacionadas con el ruido de acuerdo con la legislación nacional sobre la base de métodos de determinación del ruido aceptados a nivel nacional, aun cuando puedan no ser todavía totalmente coherentes con el método descrito en el documento n° 29 de la Conferencia Europea de Aviación Civil titulado «Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles» (Doc. n° 29 de la CEAC) ni utilizar la información sobre niveles sonoros de las aeronaves reconocida a nivel internacional. No obstante, la eficiencia y la eficacia de una restricción operativa relativa al ruido deberán evaluarse conforme a los métodos que se indican en el documento n° 29 de la CEAC y el enfoque equilibrado. Consecuentemente, los Estados miembros deben adaptar sus evaluaciones de restricciones operativas en la legislación nacional para cumplir plenamente el documento n° 29 de la CEAC.
- (15) Procede introducir una definición nueva más amplia de las restricciones operativas en comparación con la de la Directiva 2002/30/CE, para facilitar la aplicación de las nuevas tecnologías y de las capacidades operativas del equipo de las aeronaves y de tierra. Su aplicación no debe tener por efecto demorar la aplicación de medidas operativas que pudieran aliviar de manera inmediata el impacto acústico sin afectar sustancialmente a la capacidad operativa de un aeropuerto. Así pues, no debe considerarse que tal medida constituya una nueva restricción operativa.
- (16) La centralización de la información sobre el ruido reduciría notablemente la carga administrativa, tanto para los operadores de aeronaves como de aeropuertos. Esta información se facilita y gestiona actualmente a nivel de cada aeropuerto y debe ponerse a disposición de los operadores de aeronaves y aeropuertos para que puedan efectuar su cometido. Es importante utilizar la base de datos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia») referente a la certificación de los niveles de ruido como herramienta de validación de los datos de cada vuelo de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol). Dichos datos ya están siendo solicitados de manera sistemática a efectos de gestión de flujo central, aunque en la actualidad no se encuentran a disposición de la Comisión ni de la Agencia, y han de especificarse a los fines del presente Reglamento y para la reglamentación sobre comportamiento de la gestión del tráfico aéreo. El buen acceso a datos de modelación validados, determinado según los procesos y prácticas correctas internacionalmente reconocidos, debe mejorar la calidad de los mapas de ruido de los distintos aeropuertos para respaldar decisiones políticas.
- (17) Con objeto de evitar consecuencias no deseadas en la seguridad de la navegación aérea, en la seguridad de los aeropuertos y en la competencia, la Comisión debe notificar a la autoridad competente pertinente si estima que el proceso seguido para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido no se ajusta a los requisitos del presente Reglamento. La autoridad competente correspondiente podrá estudiar la notificación de la Comisión e informarla de sus intenciones antes de introducir las restricciones operativas.
- (18) A fin de tener presente el enfoque equilibrado, debe contemplarse la posibilidad de exenciones, en circunstancias especiales, para los operadores de países en desarrollo, sin las cuales esos operadores sufrirían un perjuicio excesivo. La expresión «países en desarrollo» debe interpretarse en el contexto específico de la aviación, y no incluye a todos los países que, en otro caso, la comunidad internacional denominaría de esa forma. Es menester garantizar, en particular, que tales exenciones, si la hubiere, sean compatibles con el principio de no discriminación.
- (19) A fin de reflejar el continuo progreso tecnológico en las técnicas de motores y fuselajes, así como de los métodos para representar los mapas de ruido, la facultad para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en cuanto a la actualización periódica de las normas sobre ruido para las aeronaves a que se hace referencia en el presente Reglamento y la referencia a los métodos de certificación asociados, teniendo en cuenta, en su caso, las modificaciones de los correspondientes documentos de la OACI así como la actualización de la referencia al método para calcular los niveles de ruido. Además, deben tenerse en cuenta también las modificaciones del documento n° 29 de la CEAC para las actualizaciones técnicas mediante actos delegados, según proceda. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de los expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de todos los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

- (20) Aunque el presente Reglamento requiere una evaluación periódica de la situación acústica en los aeropuertos, esta evaluación no supondrá necesariamente la adopción de restricciones operativas nuevas relacionadas con el ruido, ni la revisión de las ya existentes en la fecha de su entrada en vigor, incluidas las que se deriven de resoluciones judiciales o procesos locales de mediación. No deberán considerarse restricciones operativas relacionadas con el ruido las modificaciones técnicas menores sin repercusiones sustantivas en la capacidad o en las operaciones.
- (21) Cuando el proceso de consulta previo a la adopción de una restricción operativa relacionada con el ruido se hubiera iniciado de la Directiva 2002/30/CE y aún esté en curso en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, convendrá permitir que la decisión definitiva se adopte de conformidad con la Directiva 2002/30/CE, a fin de preservar los avances ya efectuados en ese proceso.
- (22) A la vista de la necesidad de una aplicación coherente del método de evaluación acústica dentro del mercado de la aviación de la Unión, el presente Reglamento establece normas comunes en el ámbito de las restricciones operativas relacionadas con el ruido.
- (23) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2002/30/CE.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto, objetivos y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece, para los casos en que se haya observado un problema de ruido, normas sobre el proceso que deberá seguirse para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de manera coherente para cada aeropuerto concreto, al objeto de contribuir a mejorar el entorno acústico y de limitar o reducir el número de personas afectadas de manera significativa por los posibles efectos nocivos del ruido de las aeronaves, de conformidad con el enfoque equilibrado.
2. Los objetivos del presente Reglamento son:
 - a) facilitar el cumplimiento en cada aeropuerto concreto de objetivos específicos de reducción del ruido incluidos los aspectos relativos a la salud, observando al mismo tiempo las normas pertinentes de la Unión, en particular las establecidas por la Directiva 2002/49/CE y la legislación vigente en cada Estado miembro;
 - b) permitir que se utilicen las restricciones operativas de acuerdo con el enfoque equilibrado, al objeto de alcanzar el desarrollo sostenible de la capacidad del aeropuerto y de la red de gestión del tráfico aéreo desde una perspectiva puerta a puerta.
3. El presente Reglamento será aplicable a las aeronaves utilizadas en la aviación civil. No será aplicable a aeronaves integradas en servicios militares, aduaneros, policiales, u operaciones similares.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos el presente Reglamento, 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 concreto;
- 4) «aeronave marginalmente conforme»: una aeronave certificada con arreglo a los valores máximos establecidos en el volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago) por un margen acumulado no superior a 8 EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios) durante un período transitorio que finaliza el 14 de junio de 2020, y por un margen acumulado no superior a 10 EPNdB una vez concluido este período transitorio, 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 medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen 1, parte II, capítulo 3, anexo 16, del Convenio de Chicago;
- 5) «medida relacionada con el ruido»: cualquier medida que afecte al entorno acústico en los alrededores de los aeropuertos, a la que se aplican los principios del enfoque equilibrado, incluidas otras medidas no operativas que puedan afectar al número de personas expuestas al ruido de los aviones;
- 6) «restricciones operativas»: medidas relacionadas con el ruido que limitan el acceso a un aeropuerto o reducen la capacidad operativa del mismo, incluidas las restricciones operativas destinadas a prohibir la operación con aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como restricciones operativas parciales que se apliquen, por ejemplo, durante un horario determinado del día o únicamente para determinadas pistas del aeropuerto.

Artículo 3

Autoridades competentes

1. Los Estados miembros en los que exista un aeropuerto que corresponda a la definición del artículo 2, punto 2, 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.

Artículo 4

Derecho de recurso

1. Los Estados miembros velarán por que exista un derecho de recurso contra las restricciones operativas adoptadas con arreglo al presente Reglamento ante un órgano de apelación distinto de la autoridad que haya adoptado la restricción impugnada, de conformidad con la legislación y las normas de procedimiento nacionales.
2. Los Estados miembros en los que exista un aeropuerto que corresponda a la definición del artículo 2, punto 2, notificarán a la Comisión, en el momento oportuno, el nombre y la dirección del órgano de apelación designado a que se refiere el apartado 1 o, cuando proceda, las disposiciones adoptadas para garantizar la designación de tal órgano.

Artículo 5

Normas generales de gestión del ruido de las aeronaves

1. Los Estados miembros velarán por que la situación acústica en cada aeropuerto concreto de los referidos en el artículo 2, punto 2, se evalúe con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2002/49/CE.

2. Los Estados miembros velarán por que se adopte el enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves. A tal fin velarán por que:

- a) se defina el objetivo de reducción del ruido para dicho aeropuerto atendiendo, según proceda, a lo dispuesto en el artículo 8 y el anexo V de la Directiva 2002/49/CE;
- b) se determinen las medidas disponibles para reducir el impacto acústico;
- c) se evalúe detenidamente la relación coste- eficacia probable de las medidas de mitigación del ruido;
- d) se seleccionen las medidas, atendiendo al interés público en el ámbito del transporte aéreo por lo que se refiere a las perspectivas de desarrollo de sus aeropuertos, sin detrimento de la seguridad;
- e) se consulte a las partes interesadas de forma transparente acerca de las actuaciones previstas;
- f) se adopten las medidas y se prevea la notificación suficiente de las mismas;
- g) se apliquen las medidas, y
- h) se prevea la resolución de conflictos.

3. Los Estados miembros velarán por que, cuando se adopten medidas relacionadas con el ruido, se tenga presente la siguiente combinación de medidas disponibles, con vistas a determinar la medida o la combinación de medidas más rentable:

- a) el efecto previsible de una reducción en origen de la contaminación acústica causada por las aeronaves;
- b) ordenación y gestión del suelo;
- c) utilización de procedimientos operativos de reducción del ruido;
- d) no se apliquen las restricciones operativas como primera medida, sino únicamente previo estudio de las demás medidas del enfoque equilibrado.

Las medidas disponibles pueden incluir la retirada de aeronaves marginalmente conformes si fuera necesario. Los Estados miembros, o los gestores aeroportuarios, según proceda, podrán ofrecer incentivos económicos para alentar a los operadores aéreos a utilizar aeronaves menos ruidosas durante el período transitorio contemplado en el artículo 2, punto 4. Estos incentivos económicos se atenderán a las normas aplicables en materia de ayudas públicas.

4. En el marco del enfoque equilibrado, las medidas podrán diferenciarse en función del tipo de aeronaves, el comportamiento sonoro de las aeronaves, la utilización de los servicios del aeropuerto y de navegación aérea, de la trayectoria de vuelo y/o de la franja horaria de que se trate.

5. Sin perjuicio del apartado 4, las restricciones operativas que adopten la forma de una retirada de aeronaves marginalmente conformes de las operaciones del aeropuerto no deberán afectar a las aeronaves subsónicas civiles que cumplan, bien mediante una certificación original o una recertificación, la norma acústica mencionada en el volumen 1, parte II, capítulo 4, anexo 16, del Convenio de Chicago.

6. Las medidas o la combinación de ellas adoptadas de conformidad con el presente Reglamento para un aeropuerto concreto no podrán ser más restrictivas de lo necesario para alcanzar los objetivos de reducción del ruido medioambiental en dicho aeropuerto. Las restricciones operativas no serán discriminatorias, sobre todo en razón de la nacionalidad o de la identidad, ni arbitrarias.

Artículo 6

Normas de evaluación del ruido

1. Las autoridades competentes velarán por que se evalúe de forma regular el nivel de ruido de los aeropuertos de los que sean responsables, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2002/49/CE y en la legislación aplicable en cada Estado miembro. Las autoridades competentes podrán solicitar el apoyo del organismo de evaluación del rendimiento a que hace referencia el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión ⁽¹⁾.

2. En caso de que la evaluación a que se refiere el apartado 1 indique la posibilidad de que se requieran nuevas restricciones operativas para dar solución a un problema acústico en un aeropuerto, las autoridades competentes velarán por que:

- a) se apliquen el método, los indicadores y la información previstos en el anexo I de manera que se tenga en cuenta debidamente la contribución de cada tipo de medida dentro del enfoque equilibrado, antes de la introducción de restricciones operativas;
- b) se establezca, en el nivel adecuado, una cooperación técnica entre los operadores aeroportuarios, los operadores de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea para el estudio de medidas destinadas a mitigar el ruido. Las autoridades competentes velarán asimismo por que se consulte a los residentes locales o a sus representantes, así como a las autoridades locales pertinentes, y por que se les facilite información técnica sobre las medidas de mitigación del ruido;
- c) se evalúe la relación coste-eficacia de toda nueva restricción operativa, conforme a lo dispuesto en el anexo II. Las modificaciones técnicas menores de medidas sin implicaciones importantes para la capacidad o las operaciones no se considerarán restricciones operativas nuevas;
- d) se organice el proceso de consulta con las partes interesadas, que podrá adoptar la forma de un proceso de mediación, de manera oportuna y concreta, garantizando el carácter abierto y transparente en lo referente a los datos y la metodología de cálculo. Las partes interesadas dispondrán al menos de tres meses antes de la adopción de las nuevas restricciones operativas para formular observaciones. Las partes interesadas incluirán, como mínimo:
 - i) los residentes locales que habitan en los alrededores de los aeropuertos y se vean afectados por el ruido de las aeronaves, o sus representantes, y las autoridades locales pertinentes,
 - ii) representantes de las empresas situadas en las inmediaciones de los aeropuertos cuyas actividades se vean afectadas por el tráfico aéreo y el funcionamiento del aeropuerto,
 - iii) los operadores de los aeropuertos pertinentes,
 - iv) los representantes de los operadores aéreos que puedan verse afectados por las actuaciones relacionadas con el ruido,
 - v) los proveedores de servicios de navegación aérea pertinentes,
 - vi) el Gestor de la Red, según la definición del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión ⁽²⁾,
 - vii) si procede, el coordinador de franjas horarias designado.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) n° 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea (DO L 201 de 3.8.2010, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010 (DO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

3. Las autoridades competentes someterán a seguimiento y controlarán la ejecución de las restricciones operativas y emprenderán acciones, según convenga. Garantizarán que se facilite información pertinente de forma gratuita a la que puedan acceder con facilidad y rapidez los residentes locales que vivan en las inmediaciones de los aeropuertos y las autoridades locales pertinentes.

4. Entre la información pertinente podrá figurar:

a) observando la legislación nacional, aquella relativa a los presuntos incumplimientos debidos a cambios de los procedimientos de vuelo, en relación con el impacto generado y los motivos de dichos cambios;

b) los criterios generales aplicados para la distribución y gestión del tráfico en cada aeropuerto, en la medida en que estos criterios puedan tener repercusiones ambientales o impacto acústico, y

c) los datos recogidos por sistemas de medición del ruido, si los hubiera.

Artículo 7

Información sobre comportamiento sonoro

1. Las decisiones sobre las restricciones operativas relacionadas con el ruido deberán apoyarse en los niveles de ruido de las aeronaves que se haya determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio de Chicago, volumen 1, anexo 16, sexta edición de marzo de 2011.

2. A petición de la Comisión, los operadores aéreos comunicarán la siguiente información sobre ruido con respecto a las aeronaves que operen en aeropuertos de la Unión:

a) la nacionalidad y la matrícula de la aeronave;

b) la documentación de niveles de ruido de la aeronave utilizada, junto con el peso máximo real de despegue asociado;

c) toda modificación de la aeronave que afecte a sus niveles de ruido y que conste en la documentación de ruido.

3. A petición de la Agencia, los titulares de un certificado de tipo de aeronaves o de un certificado adicional de tipo expedido de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, así como las personas físicas o jurídicas que operen aeronaves para las que no se haya expedido certificado de tipo con arreglo al citado Reglamento, facilitarán información sobre ruido y prestaciones a efectos de la elaboración de modelos de ruido. La Agencia especificará los datos que se requieran así como el plazo, la forma y la manera de facilitarlos. La Agencia verificará la información sobre ruido y prestaciones recibida, y la pondrá a disposición de las demás partes, a efectos de la elaboración de modelos de ruido.

4. Los datos a que se refieren los apartados 2 y 3 del presente artículo se limitarán a lo estrictamente necesario y se suministrarán gratuitamente en forma electrónica y utilizando el formato especificado, cuando proceda.

5. La Agencia verificará los datos de ruido y prestaciones de la aeronave a efectos de elaboración de modelos relacionados con las tareas que realice de acuerdo con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

6. Los datos se almacenarán en una base de datos central y se facilitarán a las autoridades competentes, a los operadores de aviación, a los proveedores de servicios de navegación aérea y a los operadores de aeropuertos para fines operativos.

Artículo 8

Normas sobre la introducción de restricciones operativas

1. Antes de introducir una restricción operativa, las autoridades competentes la notificarán con una antelación de seis meses, que terminará al menos dos meses antes de la determinación de los parámetros de coordinación de las franjas horarias según la definición del artículo 2, letra m), del Reglamento CEE n° 95/93 del Consejo ⁽¹⁾ para el aeropuerto en cuestión y el pertinente período de programación.

2. Tras la evaluación realizada de acuerdo con el artículo 6 del presente Reglamento, la notificación de la decisión irá acompañada de un informe escrito conforme a los requisitos especificados en el artículo 5 que explique las razones para la introducción de la restricción operativa, el objetivo de reducción del ruido fijado para el aeropuerto, las medidas contempladas para cumplir dicho objetivo, y la evaluación de la relación coste-eficacia probable de las distintas medidas contempladas, incluido, cuando proceda, su impacto transfronterizo.

3. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión podrá someter a control, en un plazo de tres meses desde la fecha en que reciba la notificación a tenor del apartado 1, el proceso de introducción de una restricción operativa. Si la Comisión estimase que la introducción de una restricción operativa relacionada con el ruido no se ajusta al proceso establecido en el presente Reglamento, podrá notificar esta conclusión a las autoridades competentes pertinentes. Las autoridades competentes pertinentes estudiarán la notificación de la Comisión y la informarán de sus intenciones antes de introducir las restricciones operativas.

4. Cuando la restricción operativa afecte la retirada de aeronaves marginalmente conformes de un aeropuerto, no se admitirán servicios adicionales en ese aeropuerto superiores al número de movimientos con aeronaves marginalmente conformes registrados en el período correspondiente del año anterior durante los seis meses siguientes a la notificación, según lo dispuesto en el apartado 1. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes decidan sobre el ritmo anual de reducción de movimientos con aeronaves marginalmente conformes de los operadores afectados en el aeropuerto en cuestión, teniendo debidamente en cuenta la edad de las aeronaves y la composición de la flota total. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 4, este ritmo no deberá ser superior al 25 % del número de movimientos de aeronaves marginalmente conformes para cada operador que preste servicio en dicho aeropuerto.

Artículo 9

Países en desarrollo

1. Con objeto de evitar un perjuicio económico excesivo, las autoridades competentes podrán exonerar a las aeronaves marginalmente conformes matriculadas en países en desarrollo de las restricciones operativas relacionadas con el ruido, sin perjuicio del pleno respeto del principio de no discriminación, a condición de que dichas aeronaves:

- a) dispongan de un certificado de ruido conforme a las normas especificadas en el capítulo 3, volumen 1 del anexo 16 del Convenio de Chicago;
- b) hayan estado en servicio en la Unión durante el quinquenio previo a la entrada en vigor del presente Reglamento;
- c) figuren en el registro del país en desarrollo en cuestión durante dicho quinquenio, y
- d) continúen estando explotadas por una persona jurídica o física en dicho país.

2. Cuando un Estado miembro conceda una exención conforme a lo estipulado en el apartado 1, deberá informar sin dilación a las autoridades competentes de los demás Estados miembros y a la Comisión acerca de las exenciones que haya concedido.

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

*Artículo 10***Exenciones para vuelos concretos de carácter excepcional**

Las autoridades competentes podrán, tras un análisis caso por caso, autorizar operaciones concretas en los aeropuertos bajo su responsabilidad, respecto de aeronaves marginalmente conformes, que de otra forma no se podrían realizar sobre la base del presente Reglamento.

La exención estará limitada a:

- a) operaciones de carácter tan excepcional que resultaría irracional denegar una exención temporal, con inclusión de los vuelos de ayuda humanitaria, o
- b) vuelos sin fines lucrativos para trabajos de reforma, reparación o mantenimiento.

*Artículo 11***Actos delegados**

La Comisión estará facultada para adoptar, de conformidad con el artículo 12, actos delegados sobre las cuestiones siguientes:

- a) las actualizaciones técnicas de las normas de certificación de ruido expuestas en el artículo 5, apartado 5, y en el artículo 9, apartado 1, letra a); y del procedimiento de certificación fijado en el artículo 7, apartado 1;
- b) actualizaciones técnicas de la metodología y de los indicadores que figuran en el anexo I.

El propósito de estas actualizaciones consistirá en atender a las modificaciones de las normas internacionales pertinentes, según proceda.

*Artículo 12***Ejercicio de la delegación**

1. Se conferirán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 se confiere por un período de cinco años a partir del 13 de junio de 2016. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por sucesivos períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 11 puede ser revocada por el Parlamento Europeo o el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de poderes especificada en dicha decisión. Surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, o en una fecha posterior especificada en ella. No afectará a la validez de cualquier acto delegado que esté ya en vigor.
4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Todo acto delegado adoptado en virtud del artículo 11 entrará en vigor siempre que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulen objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones o siempre que ambas instituciones informen a la Comisión, antes de que venza dicho plazo, de que no tienen la intención de formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 13***Información y revisión**

Los Estados miembros remitirán a la Comisión información sobre la aplicación del presente Reglamento, previa solicitud.

A más tardar el 14 de junio de 2021, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación.

El informe irá acompañado en su caso de propuestas para la revisión del presente Reglamento.

*Artículo 14***Restricciones operativas existentes**

Las restricciones operativas relacionadas con el ruido que ya se hubieran introducido con anterioridad al 13 de junio de 2016 seguirán vigentes hasta que las autoridades competentes decidan revisarlas de conformidad con el presente Reglamento.

*Artículo 15***Derogación**

Queda derogada la Directiva 2002/30/CE con efecto desde el 13 de junio de 2016.

*Artículo 16***Disposiciones transitorias**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15 del presente Reglamento, las restricciones operativas relacionadas con el ruido adoptadas posteriormente al 13 de junio de 2016 podrán adoptarse con arreglo a la Directiva 2002/30/CE cuando en esa fecha esté en curso el proceso de consulta previo a su adopción y a condición de que esas restricciones se adopten, a más tardar, un año después de la citada fecha.

*Artículo 17***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el 13 de junio de 2016.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 16 de abril de 2014.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

D. KOURKOULAS

ANEXO I

EVALUACIÓN DEL NIVEL DE RUIDO EN UN AEROPUERTO**Metodología:**

Las autoridades competentes velarán por la utilización de métodos de evaluación del ruido que hayan sido desarrollados de manera coherente con el Informe del documento n° 29 de la Conferencia Europea de Aviación Civil titulado «Método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles», tercera edición.

Indicadores:

1. El impacto acústico derivado del tráfico aéreo se describirá, al menos, en términos de los indicadores de ruido L_{den} y L_{night} , que se definen y calculan conforme al anexo I de la Directiva 2002/49/CE.
2. Podrá recurrirse además a otros indicadores de ruido que tengan una base objetiva.

Información para gestión del ruido:

1. Inventario actual
 - 1.1. Una descripción del aeropuerto, incluida información sobre su tamaño, situación, alrededores, volumen de tráfico aéreo y composición del mismo.
 - 1.2. Una descripción, en su caso, de los objetivos medioambientales para el aeropuerto y el contexto nacional. Se incluirá una descripción los objetivos del aeropuerto en relación con la reducción del ruido de las aeronaves.
 - 1.3. Detalles sobre las curvas de ruido correspondientes a los años anteriores pertinentes, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves realizada con arreglo a las disposiciones del anexo II de la Directiva 2002/49/CE.
 - 1.4. Una descripción de las medidas existentes y previstas para gestionar el ruido de las aeronaves ya implantadas en el marco del enfoque equilibrado, y de su impacto y contribución respecto al nivel de ruido, en relación con lo siguiente:
 - 1.4.1. Para la reducción en origen:
 - a) información sobre la flota actual de aeronaves y las posibles mejoras tecnológicas previstas;
 - b) planes específicos de modernización de la flota.
 - 1.4.2. Para la gestión y ordenación del suelo:
 - a) instrumentos de planificación implantados, como planes generales o definición de zonas acústicas;
 - b) medidas paliativas implantadas, como normas de construcción, programas de aislamiento acústico o medidas para reducir las zonas destinadas a usos sensibles;
 - c) proceso de consulta de las medidas de uso del suelo;
 - d) seguimiento de la expansión de usos no adecuados.
 - 1.4.3. Para medidas de reducción del ruido, en la medida en que no restrinjan la capacidad de un aeropuerto:
 - a) uso de pistas preferentes;
 - b) uso de rutas preferentes de ruido;

- c) uso de procedimientos de despegue y aproximación destinados a reducir el ruido;
- d) indicación del grado en que estas medidas están reguladas conforme a los indicadores medioambientales mencionados en el anexo I del Reglamento (UE) n° 691/2010.

1.4.4. Para las restricciones operativas:

- a) uso de restricciones globales, como la limitación de movimientos o cuotas de ruido;
- b) uso de restricciones específicas de las aeronaves, como la retirada de aeronaves marginalmente conformes;
- c) uso de restricciones parciales, estableciendo una distinción entre medidas durante el día y medidas durante la noche.

1.4.5. Los instrumentos financieros implantados, como tasas aeroportuarias relacionadas con el ruido.

2. Previsiones en ausencia de nuevas medidas

- 2.1. Descripciones de las ampliaciones del aeropuerto (si las hubiera) ya aprobadas y programadas, por ejemplo, aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales, previsiones de aproximación y despegue, composición prevista del tráfico futuro, así como crecimiento previsto y un estudio pormenorizado del impacto acústico que conllevarían en la zona circundante dichas ampliaciones de capacidad, de pistas y de terminales, y la modificación de trayectorias de vuelo y configuraciones de aproximación y despegue.
- 2.2. En el caso de ampliación de la capacidad del aeropuerto, los beneficios de habilitar dicha capacidad adicional dentro del contexto de toda la red de aviación y de la región.
- 2.3. Descripción del efecto sobre el nivel general de ruido en caso de que no se adopten nuevas medidas, así como de aquellas medidas ya previstas para aminorar el impacto del ruido en ese mismo período.
- 2.4. Niveles de ruido previstos, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves, distinguiendo entre zonas residenciales antiguas, zonas residenciales de nueva construcción o previstas y zonas residenciales futuras proyectadas para las que las autoridades competentes ya hayan concedido su autorización.
- 2.5. Evaluación de las consecuencias y costes posibles de la inacción para reducir el impacto de un aumento de la contaminación acústica en caso de que se prevea esta circunstancia.

3. Evaluación de medidas adicionales

- 3.1. Exposición de las medidas adicionales disponibles y una indicación de las razones principales para su selección. Descripción de las medidas seleccionadas para el ulterior análisis e información sobre el resultado del análisis de rentabilidad, en especial el coste de implantación de dichas medidas; el número previsto de personas que vayan a beneficiarse y plazos correspondientes, así como clasificación de las medidas según su eficacia global.
 - 3.2. Examen somero de los posibles efectos de las medidas propuestas, desde el punto de vista medioambiental y de la competencia, sobre otros aeropuertos, los operadores y otras partes interesadas.
 - 3.3. Razones de la elección de la opción preferida.
 - 3.4. Un resumen no técnico.
-

ANEXO II

Evaluación de la relación coste-eficacia de las restricciones operativas relacionadas con el ruido

La relación coste-eficacia de las restricciones operativas previstas relacionadas con el ruido se evaluará teniendo debidamente en cuenta los siguientes elementos, en la medida de lo posible, en términos cuantificables:

- 1) el beneficio acústico esperado de las medidas previstas, ahora y en el futuro;
- 2) seguridad de las operaciones de aviación, incluido el riesgo para terceras partes;
- 3) capacidad del aeropuerto;
- 4) efectos sobre la red de aviación europea.

Además, las autoridades competentes podrán tener en cuenta los siguientes factores:

- 1) salud y seguridad de la población residente en las inmediaciones del aeropuerto;
- 2) sostenibilidad medioambiental, incluidas las interdependencias entre ruido y emisiones;
- 3) efectos directos, indirectos e inducidos sobre el empleo y efectos económicos.

Declaración de la Comisión sobre la revisión de la Directiva 2002/49/CE

La Comisión mantiene conversaciones con los Estados miembros en relación con el anexo II de la Directiva 2002/49/CE (métodos para el cálculo de los ruidos), con miras a adoptarla en el curso de los próximos meses.

Sobre la base de los trabajos que la OMS está realizando actualmente respecto de la metodología para evaluar las repercusiones en la salud del impacto del ruido, la Comisión tiene intención de revisar el anexo III de la Directiva 2005/49/CE (estimación del impacto sobre la salud, curvas de dosis-respuesta).
