

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA

18431 REIAL DECRET 1257/2003, de 3 d'octubre, pel qual es regulen els procediments per a la introducció de restriccions operatives relacionades amb el soroll en aeroports. («BOE» 238, de 4-10-2003.)

Com a part de la política comuna de transports (article 80.2 del Tractat constitutiu de la Comunitat Europea), aquesta desenvolupa una acció sobre limitació de l'ús d'avions de reacció subsònics civils amb la finalitat d'actuar sobre el soroll causat pel trànsit aeri, acció concretada a les directives 80/51/CEE, 83/206/CEE, 89/629/CEE, 92/14/CEE i 98/20/CE, incorporades al dret espanyol pel Reial decret 1422/1992, de 27 de novembre, sobre limitació de l'ús d'avions de reacció subsònics civils, i els reials decrets 325/1995, de 3 de març, i 1908/1999, de 17 de desembre, que el van modificar parcialment.

Dins d'aquesta línia d'actuació se situa la recentment adoptada Directiva 2002/30/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de març de 2002, sobre l'establiment de normes i procediments per a la introducció de restriccions operatives relacionades amb el soroll als aeroports comunitaris.

D'altra banda, aquesta Directiva 2002/30/CE recull els principis que conté la Resolució A31/7 de la 33a Assemblea de l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI), per la qual s'introdueix el concepte d'«enfocament equilibrat» com a instrument d'acció per tractar el problema del soroll dels avions, fet que la porta a habilitar procediments per a la introducció de restriccions operatives als aeroports, ja que per assolir una solució proporcional a l'esmentat problema es requereixen, entre altres mesures, normes tècniques més estrictes en relació amb els nivells de soroll permesos a les aeronaus i, fins i tot, posar fora de servei les més sorolloses.

En execució del capítol IV de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, i també, de manera particular, en desplegament del contingut de l'article 87 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, pel qual es regulen els procediments de disciplina de trànsit en matèria de soroll, mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret intern la Directiva 2002/30/CE esmentada.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment i de la ministra de Medi Ambient, amb l'aprovació prèvia de la ministra d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 3 d'octubre de 2003,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Constitueix l'objecte d'aquest Reial decret regular els procediments per adoptar mesures que, amb la finalitat de reduir els nivells de soroll, restringeixin l'accés d'avions de reacció subsònics civils als aeroports inclosos en la definició de l'article 3.a).

2. El que disposa aquesta norma és aplicable als avions de reacció subsònics civils que defineix l'article 3.c) i a les aeronaus marginalment conformes que defineix el paràgraf d) del mateix article.

Article 2. *Objectius.*

Aquesta regulació té els objectius següents:

a) Establir normes amb vista a facilitar la introducció de restriccions operatives als aeroports, a fi de limitar

o reduir el nombre de persones que pateixen els efectes danyosos del soroll dels avions.

b) Crear un marc que satisfaci els requisits del mercat interior.

c) Fomentar un desenvolupament de la capacitat aeroportuària que sigui sostenible des del punt de vista mediambiental.

d) Facilitar l'èxit d'objectius definits de reducció del soroll als diferents aeroports.

e) Permetre una possibilitat d'elecció entre les mesures disponibles a fi d'aconseguir el màxim benefici mediambiental amb el mínim cost possible.

Article 3. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Aeroport: un aeroport civil que tingui més de 50.000 moviments d'avions de reacció subsònics civils per any natural (on un moviment és un enlairament o un aterratge), tenint en compte la mitjana dels tres anys naturals anteriors a l'aplicació de les disposicions d'aquest Reial decret a l'aeroport de què es tracti.

b) Aeroport urbà: un aeroport situat al centre d'una gran aglomeració urbana, on cap de les seves pistes tingui un recorregut màxim d'enlairament de més de 2.000 metres i el trànsit del qual sigui exclusivament de vols directes a destinacions intraeuropees, on un nombre significatiu de persones es vegi objectivament afectat pel soroll de les aeronaus i on qualsevol increment dels moviments de les aeronaus representi una molèstia addicional especialment alta tenint en compte la situació de soroll extrem.

c) Avions de reacció subsònics civils: avions amb una massa màxima d'enlairament de 34.000 kg o més, o amb una capacitat interior màxima certificada per al tipus d'avió de què es tracti superior a 19 places de passatgers, excloses les places reservades per a la tripulació.

d) Aeronaus marginalment conformes: avions de reacció subsònics civils que compleixen els valors límit de certificació del volum 1, segona part, capítol 3, annex 16, del Conveni sobre aviació civil internacional per un marge acumulat no superior a 5 EPNdB (nivell efectiu de soroll percebut en decibels), on el marge acumulat és la xifra expressada en EPNdB obtinguda sumant els diferents marges (és a dir, les diferències entre el nivell certificat de soroll i el nivell de soroll màxim permès) en cada un dels tres punts de mesurament del soroll de referència, tal com els defineix el volum 1, segona part, capítol 3, annex 16, del Conveni sobre aviació civil internacional.

e) Restriccions operatives: mesures relacionades amb el soroll que limiten o redueixen l'accés d'avions de reacció subsònics civils a un aeroport. Es pot tractar de restriccions operatives destinades a prohibir l'exploració d'aeronaus marginalment conformes en aeroports específics, així com les restriccions operatives parcials que restringeixin l'exploració d'avions de reacció subsònics civils en funció del període temporal que es consideri.

f) Parts interessades: persones físiques o jurídiques afectades, o que es puguin veure afectades, per la introducció de mesures de reducció del soroll, incloses restriccions operatives, o que tinguin un interès legítim en l'aplicació de les mesures esmentades.

g) Enfocament equilibrat: l'enfocament d'acord amb el qual s'examinen les possibles mesures disponibles per afrontar el problema del soroll en un aeroport, atenent en particular les repercussions previsibles d'una reducció de la contaminació acústica generada per les mateixes aeronaus, a les de l'ordenació i la gestió del sòl, a les dels procediments d'exploració que permetin reduir els nivells de soroll i a les de les restriccions operatives.

Article 4. *Normes generals.*

1. La Direcció General d'Aviació Civil adopta un enfocament equilibrat per afrontar els problemes del soroll als aeroports.

2. Quan s'estudiïn possibles restriccions operatives s'han de tenir plenament en compte els costos i beneficis probables de les diferents mesures aplicables, així com les característiques específiques de cada aeroport.

3. Les mesures o la sèrie de mesures que es prenguin d'acord amb aquest Reial decret no són més restrictives del necessari per aconseguir l'objectiu mediambiental establert per a un aeroport concret i no donen lloc a cap discriminació per raó de la nacionalitat o identitat de la companyia aèria o del constructor aeronàutic.

4. Les restriccions operatives, basades en els resultats s'han de recolzar en els nivells acústics de les aeronaus que s'han determinat d'acord amb el procediment de certificació aplicat de conformitat amb les normes del Conveni sobre aviació civil internacional (volum 1, annex 16, tercera edició) (juliol 1993).

Article 5. *Normes d'avaluació.*

1. Quan s'examini una decisió relativa a restriccions operatives s'ha de tenir en compte la informació que especifica l'annex, en la mesura que sigui adequat i possible, ateses les restriccions operatives de què es tracti i les característiques de l'aeroport.

2. Quan els projectes estiguin subjectes a una avaluació d'impacte ambiental en aplicació del Reial decret legislatiu 1302/1986, de 28 de juny, d'avaluació de l'impacte ambiental, l'avaluació duta a terme d'acord amb les disposicions del referit Reial decret legislatiu i les seves normes de desplegament es considera conforme als requisits que estableix l'apartat 1, sempre que per a l'avaluació s'hagi tingut en compte, en la mesura possible, la informació que especifica l'annex d'aquest Reial decret.

Article 6. *Normes sobre la introducció de restriccions operatives destinades a retirar les aeronaus marginalment conformes.*

1. Si l'avaluació de totes les mesures disponibles, incloses les restriccions operatives parcials, efectuada de conformitat amb els requisits de l'article 5, demostra que per a la realització dels objectius d'aquest Reial decret és necessari introduir restriccions destinades a retirar les aeronaus marginalment conformes, en lloc del procediment que preveu l'article 9 del Reglament (CEE) núm. 2408/92 del Consell, de 23 de juliol de 1992, relatiu a l'accés de les companyies de la Comunitat a les rutes aèries intracomunitàries, s'apliquen les normes següents a l'aeroport de què es tracti:

a) Transcorreguts sis mesos des de l'acabament de l'avaluació i de la resolució que disposi la introducció d'una restricció operativa, no es permeten serveis addicionals en comparació amb el període corresponent de l'any anterior amb aeronaus marginalment conformes a l'aeroport de què es tracti.

b) Transcorreguts almenys sis mesos des de llavors, es pot obligar a cada operador a reduir el nombre de moviments de les aeronaus marginalment conformes que exploti en aquest aeroport a un ritme anual no superior al 20 per cent del nombre total inicial dels esmentats moviments.

2. D'acord amb les normes d'avaluació que preveu l'article 5, per als aeroports urbans reconeguts com a tals per la Unió Europea es poden introduir mesures més rigoroses quant a la definició d'aeronaus marginal-

ment conformes, sempre que aquestes mesures no afectin els avions de reacció subsònics civils que compleixin, atès el certificat original o renovat corresponent, les normes acústiques enumerades al volum 1, segona part, capítol 4, annex 16, del Conveni sobre aviació civil internacional.

3. El director general d'Aviació Civil és l'òrgan competent per adoptar les restriccions operatives a què es refereixen els apartats 1 i 2 d'aquest article.

Article 7. *Exempcions per a aeronaus matriculades en països en desenvolupament.*

Les aeronaus marginalment conformes matriculades en estats que figurin a la llista oficial de països en desenvolupament de l'Organització de Nacions Unides estan exemptes del compliment de les disposicions de l'article 6 durant un període de 10 anys a partir del 28 de març de 2002, sempre que:

a) Les aeronaus hagin rebut una certificació que acrediti que compleixen les disposicions sobre emissions acústiques de conformitat amb les normes que especifiquen el volum 1, segona part, capítol 3, annex 16, del Conveni sobre aviació civil internacional i hagin estat explotades a l'aeroport de què es tracti entre l'1 de gener de 1996 i el 31 de desembre de 2001 («el període de referència»), i

b) Les aeronaus han estat matriculades, durant el període de referència, al país en desenvolupament afectat i continuïn sent explotades per una persona física o jurídica establerta en aquest país.

Article 8. *Exempcions per a vols de caràcter excepcional.*

1. En determinats casos particulars, es poden autoritzar, als aeroports situats en el territori espanyol, els vols concrets d'aeronaus marginalment conformes que no puguin tenir lloc de conformitat amb les altres disposicions d'aquest Reial decret. Aquestes exempcions s'apliquen exclusivament a:

a) Aeronaus la utilització de les quals en un cas concret sigui de caràcter tan excepcional que no sigui raonable denegar una exempció temporal.

b) Aeronaus en vols no comercials a fi d'efectuar modificacions, reparacions o treballs de manteniment.

2. El director general d'Aviació Civil ha de resoldre, de forma motivada, sobre les sol·licituds d'exempció en el termini d'un mes. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi notificat una resolució expressa, la sol·licitud es considera estimada d'acord amb el que preveu la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Les resolucions corresponents poden establir, si és pertinent, condicions i límits de compliment obligatori a les exempcions que concedeixin.

Article 9. *Consulta i transparència.*

1. Per introduir les restriccions operatives a les quals es refereix aquest Reial decret, sempre és necessari demanar prèviament els estudis i informes que siguin preceptius, així com efectuar les consultes a les parts interessades que es considerin convenientes per garantir la proporcionalitat i la legalitat de la mesura i la transparència del procediment d'adopció.

2. En tot cas, immediatament abans de redactar la proposta de resolució que introdueixi qualsevol nova restricció operativa, es dona audiència al responsable de

la gestió de l'aeroport i a les companyies aèries que actuïn a l'aeroport afectat, directament o a través de les organitzacions i associacions reconegudes per la llei que les agrupin o representin i les finalitats de les quals tinguin relació directa amb la mesura que es pretengui adoptar, en la forma que estableix l'article 84 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Article 10. *Publicitat prèvia.*

Per a coneixement de les parts interessades, qualsevol nova restricció operativa de les que preveu aquest Reial decret s'ha de fer pública mitjançant la inserció de la resolució que l'estableixi, inclosa la seva motivació, que ha de contenir una explicació de les raons de la mesura i dels elements pertinents de l'enfocament equilibrat que s'han tingut en compte, en el «Butlletí Oficial de l'Estat», i només de les restriccions que estableixen les publicacions d'informació aeronàutica (AIP) que preveu el llibre vuitè del Reglament de la circulació aèria, aprovat pel Reial decret 57/2002, de 18 de gener. Aquests anuncis s'han de produir:

- a) Sis mesos abans de la data a partir de la qual hagin de tenir eficàcia, en el cas de les mesures que preveu l'article 6.1.a).
- b) Un any abans de la data a partir de la qual hagin de tenir eficàcia, en el cas de les mesures que preveuen l'apartat 1.b) i l'apartat 2 de l'article 6.
- c) En qualsevol dels casos de les mesures que preveu l'article 6, com a mínim dos mesos abans de la reunió de programació d'horaris per al període de programació corresponent.

Article 11. *Comunicacions a la Unió Europea.*

Els altres estats membres i la Comissió han de ser immediatament informats, a través de la Secretaria d'Estat d'Assumptes Europeus, de qualsevol nova restricció operativa que s'estableixi en relació amb l'accés als aeroports espanyols, d'acord amb el que preveu aquest Reial decret.

Article 12. *Dret de recurs.*

Contra les resolucions del director general d'Aviació Civil que regula aquest Reial decret els interessats poden interposar recurs d'alçada.

Disposició addicional única. *Restriccions operatives en vigor.*

1. El que disposa l'article 5 no s'aplica:
 - a) A les restriccions operatives ja decidides abans del 28 de març de 2002, que continuen sent eficaces mentre no siguin suprimides.
 - b) Als canvis tècnics menors en les restriccions operatives parcials que no tinguin implicacions econòmiques importants per a les companyies aèries.
2. Fora del cas que preveu l'apartat 1.b) d'aquest article, la modificació o substitució de les restriccions operatives establertes abans del 28 de març de 2002 s'ha de fer de la manera que regula aquest Reial decret.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Sense perjudici del que disposa la disposició addicional única, queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Desplegament normatiu.*

Els ministres de Foment i de Medi Ambient dicten, conjuntament o separadament, segons les matèries de què es tracti, i en l'àmbit de les seves competències respectives, les disposicions que exigeixi el desplegament d'aquest Reial decret.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 3 d'octubre de 2003.

JUAN CARLOS R.

El vicepresident segon del Govern
i ministre de la Presidència,
JAVIER ARENAS BOCANEGRA

ANNEX

Informació a la qual fa referència l'article 5.1

1. Inventari actual.

1.1 Una descripció de l'aeroport, inclosa la informació sobre la seva capacitat, situació, rodalies, volum de trànsit aeri, composició d'aquest i composició de les pistes d'enlairament.

1.2 Una descripció dels objectius mediambientals per a l'aeroport i el context nacional.

1.3 Detalls sobre les corbes de soroll corresponents a l'any actual i als anys anteriors, inclosa una avaluació del nombre de persones afectades pel soroll de les aeronaus. Descripció del mètode de càlcul utilitzat per traçar les corbes.

1.4 Una descripció de les mesures ja aplicades per reduir els nivells de soroll dels avions: per exemple, informació sobre l'ordenació i la gestió del sòl; programes d'aïllament acústic; procediments operatius com PANS-OPS; restriccions operatives com ara limitacions dels límits acústics, límits o prohibició de vols nocturns, taxes sobre el soroll; ús de pistes preferents, rutes preferides per minimitzar el soroll/control de les rutes i mesuraments del soroll.

2. Previsions en cas que no s'adoptin noves mesures.

2.1 Descripcions de les ampliacions de l'aeroport (si n'hi ha) ja aprovades i programades, per exemple, augment de capacitat, ampliació de les pistes i/o de les terminals i composició prevista del trànsit futur, així com el creixement previst.

2.2 Pel que respecta a l'ampliació de la capacitat de l'aeroport, beneficis de la capacitat addicional esmentada.

2.3 Descripció de l'efecte sobre el nivell general de soroll en cas que no s'adoptin noves mesures, així com de les mesures ja previstes per minimitzar l'impacte del soroll en aquell mateix període.

2.4 Corbes de soroll previstes, inclosa una avaluació del nombre de persones susceptibles de veure's afectades pel soroll de les aeronaus. Distinció entre zones residencials antigues i de nova construcció.

2.5 Avaluació de les conseqüències i dels costos possibles de la inacció per reduir l'impacte d'un augment de la contaminació acústica en cas que es prevegi aquesta circumstància.

3. Avaluació de mesures addicionals.

3.1 Descripció de les mesures addicionals disponibles com a part de les diferents opcions que esmenta

l'article 4.1 i, en particular, indicació de les principals raons per seleccionar-les. Descripció de les mesures elegides per a un examen amb més profunditat i informació més detallada sobre el cost d'introducció de les mesures esmentades; el nombre previst de persones que se n'hagin de beneficiar i els terminis corresponents, així com classificació de les mesures segons la seva eficàcia global.

3.2 Avaluació de la relació cost/eficàcia o costos/beneficis de la introducció de mesures específiques, tenint en compte els efectes socioeconòmics de les mesures sobre els usuaris de l'aeroport: operadors (passatgers i mercaderies), viatgers i comunitats locals.

3.3 Examen succint dels possibles efectes de les mesures proposades, des del punt de vista mediambiental i de la competència, sobre altres aeroports, els operadors i altres parts interessades.

3.4 Raons de l'elecció de l'opció preferida.

3.5 Un resum no tècnic.

4. Relació amb altres instruments d'avaluació i gestió del soroll ambiental.

4.1 Quan s'hagin elaborat mapes de soroll o plans d'actuació contra el soroll, que han de tenir el nivell de detall adequat per permetre una correcta avaluació dels efectes de les mesures proposades, aquests serveixen per proporcionar la informació que exigeix aquest annex. Aquests mapes i plans es fan d'acord amb el que estableixen les normes que incorporin a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de juny de 2002, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental.

4.2 L'avaluació de l'exposició al soroll (això és, el traçat de les corbes de soroll i la determinació del nombre de persones afectades) s'efectua mitjançant, almenys, els indicadors de soroll comuns Lden i Lnight, si es disposa d'aquests.

MINISTERI D'AFERS EXTERIORS

18475 *APLICACIÓ provisional del Conveni complementari al Conveni de Seguretat Social entre el Regne d'Espanya i la República Federativa de Brasil de 16 de maig de 1991, fet a València el 14 de maig de 2002. («BOE» 239, de 6-10-2003.)*

CONVENI COMPLEMENTARI AL CONVENI DE SEGURETAT SOCIAL ENTRE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL I EL REGNE D'ESPANYA DE 16 DE MAIG DE 1991

El Conveni de Seguretat Social entre el Regne d'Espanya i la República Federativa de Brasil de 16 de maig de 1991 estableix a l'article 20, regla primera, que en el cas que un període d'assegurança obligatòria coincideixi amb un període d'assegurança voluntària, només es pren en consideració el primer.

Aquesta disposició que té sentit a efectes del reconeixement del dret, impedeix, a la pràctica, que els períodes d'assegurança voluntaris, en el cas que la legislació interna permeti la seva coincidència amb períodes d'assegurança obligatòria en un altre país, es puguin prendre en consideració per augmentar la quantia de la prestació.

La filosofia que actualment impera considera preferible un excés de protecció a un dèficit d'aquesta, i per

fer-ho tracta de potenciar i impulsar l'assegurament voluntari, amb l'objecte final de facilitar la circulació dels treballadors dels diversos països.

Per complir aquest objectiu, es fa necessari complementar la disposició abans esmentada i per a això ambdues parts contractants, pel Regne d'Espanya, el Ministeri de Treball i Afers Socials, i per la República Federativa de Brasil el Ministerio do Trabalho e da Previdencia Social acorden:

Article 1

Definicions

1. El terme «Conveni» designa el Conveni de Seguretat Social entre el Regne d'Espanya i la República Federativa de Brasil de 16 de maig de 1991.

2. El terme «Conveni complementari» designa el present Conveni complementari.

Article 2

Quanties degudes en virtut de períodes d'assegurança voluntària

Per calcular tant la pensió teòrica com l'import efectiu de la prestació d'acord amb el que disposa l'article 16.2 del Conveni, s'apliquen les regles que estableix l'article 20 del Conveni.

La quantia efectivament deguda (pensió prorata), calculada només per al total dels períodes complerts a la part a la qual pertany la institució que calcula les pensions i d'acord amb el que disposa l'article 16, apartat 2, lletra b) del Conveni, s'augmenta en la quantia que correspongui als períodes d'assegurança voluntària que no hagin estat computats d'acord amb el que disposa l'article 20, regla primera del Conveni. Aquest augment es calcula segons el que disposa la legislació vigent de la part d'acord amb la qual s'hagin complert els períodes d'assegurança voluntària.

Article 3

Disposició final

Aquest Conveni complementari entra en vigor en la data d'intercanvi dels instruments de ratificació i té la mateixa durada que el Conveni, i s'aplica a partir del dia primer del mes següent a la seva signatura pel Regne d'Espanya, amb caràcter provisional i unilateral, fins a la data d'entrada en vigor.

Fet a València, el dia 14 de maig de 2002, en dos exemplars, en els idiomes portuguès i espanyol, i ambdós textos són igualment autèntics.

Pel Ministeri do Trabalho
e da Previdencia Social
de la República Federativa
de Brasil

José Cechín,

Ministro da Previdencia Social

Pel Ministeri de Treball
i Afers Socials
del Regne d'Espanya

Gerardo Camps Devesa,

Secretari d'Estat
de la Seguretat Social

Aquest Conveni complementari s'aplica amb caràcter provisional i unilateral des de l'1 de juny de 2002, segons estableix l'article 3.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 9 de juliol de 2003.—El secretari general tècnic, Julio Núñez Montesinos.