

**DICTAMEN N° 05/2007**

**DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA**

**sobre la oportunidad de modificar el Reglamento (CE) n° 1702/2003 en lo que respecta a las disposiciones de aplicación sobre la certificación medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas**

**Certificados de niveles de ruido**

## I. Consideraciones generales

1. La finalidad del presente Dictamen es aclarar la posición de la Agencia sobre la oportunidad de modificar el sistema de administración aplicable a la documentación de certificación de los niveles de ruido de las aeronaves individualmente consideradas, tal como se establece en la Parte 21 del Reglamento (CE) n° 1702/2003<sup>1</sup> de la Comisión.
2. El presente Dictamen ha sido adoptado siguiendo el procedimiento establecido por el Consejo de Administración de la Agencia<sup>2</sup> de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002<sup>3</sup>.

### ANTECEDENTES

3. El Reglamento (CE) n° 1592/2002, que establece el sistema EASA para la seguridad aérea y la compatibilidad medioambiental, confiere a la Comunidad la responsabilidad de regular todos los aspectos relativos a la certificación de los niveles de ruido de las aeronaves. Su disposición de aplicación correspondiente, el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, establece que los Estados miembros de la UE deberán utilizar el formulario EASA 45 como certificado de niveles de ruido.
4. En los últimos años, el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI ha elaborado normas y documentación orientativa sobre la certificación de los niveles de ruido, destinadas a modificar el Volumen I del Anexo 16 al Convenio de Chicago, (Ruido de las aeronaves). Como resultado de este trabajo, el 24 de noviembre de 2005 comenzó a aplicarse el Apéndice G de la Enmienda 8 del Volumen I del Anexo 16, cuarta edición, el cual incluye tres opciones distintas para la administración de la documentación de certificación que debe ir a bordo de las aeronaves para que gocen de libertad de circulación con arreglo al Convenio de Chicago. La elección entre cualquiera de estas opciones corresponde a los Estados contratantes de la OACI.
5. La opción 1 de la OACI implica el uso de un documento (certificado de niveles de ruido) en el que se incluye toda la información en una sola página.
6. La opción 2 de la OACI implica el uso de dos documentos complementarios entre sí. El primero acredita la certificación de niveles de ruido, pero se limita a la identificación de la aeronave y a la declaración de cumplimiento. El segundo contiene información adicional (tal como los niveles de ruido), normalmente en

---

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, (DO 2003 L 243, p. 6). Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 335/2007 de la Comisión (DO L 88 de 29.3.2007, p. 40).

<sup>2</sup> Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa. Decisión EASA MB 08-2007 de 13.6.2007 (“Procedimiento normativo”).

<sup>3</sup> Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, (DO L 240, 7.9.2002, p. 1.). Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 334/2007 de la Comisión (DO L 88 de 29.3.2007, p. 39).

forma de una o más páginas autorizadas del Manual de Vuelo (AFM) o del Manual de Operación (AOM) de la aeronave.

7. La opción 3 de la OACI implica el uso de tres documentos complementarios entre sí. El primero es idéntico al primer documento de la opción 2. El segundo es similar al segundo documento de la opción 2 y contiene todas las posibles configuraciones de ruido de la aeronave. El tercero, expedido con arreglo a un procedimiento regulado, define la configuración actual de la aeronave, asignando un identificador único a su masa máxima al despegue (MTOM) efectiva.
8. Puesto que el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión ya prescribía un sistema compatible con la opción 1 de la OACI descrita, fue modificado por el Reglamento (CE) n° 335/2007 de la Comisión, con el fin de ajustar el formulario EASA 45 al formato adoptado por la OACI en el Apéndice G de la Enmienda 8 del Volumen I del Anexo 16, cuarta edición, antes mencionado.

## **II. Consulta**

9. Como reacción ante la indicada modificación del Anexo 16 de la OACI, algunos interesados solicitaron la modificación del Reglamento n° 1702/2003 de la Comisión con objeto de transponer a la legislación comunitaria la misma flexibilidad prevista para el sistema de administración de la documentación de certificación de los niveles de ruido, dado que la normativa en vigor solamente permitía aplicar la opción 1 antes mencionada. La Agencia publicó un avance de notificación de propuesta de enmienda (A-NPA 13-2006) el 23 de agosto de 2006, para conocer los puntos de vista de los interesados sobre la necesidad de este cambio y analizar las distintas opciones posibles en relación con la documentación de certificación de los niveles de ruido, es decir, las tres de la OACI más otras tres variantes de las mismas.
10. Hasta la fecha límite del 23 de noviembre de 2006, la Agencia recibió 102 comentarios procedentes de 19 autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas. Todos esos comentarios se tuvieron y se recogieron en un documento de respuesta a los comentarios (CRD, en sus siglas en inglés), que se publicó en el sitio web de la Agencia el 30 de abril de 2007. Este CRD contiene todos los comentarios recibidos, así como las respuestas de la Agencia.
11. Catorce de los comentarios expresaban una clara preferencia por alguna de las seis opciones recogidas en el A-NPA. La mayor parte, ocho comentarios, procedentes principalmente de autoridades aéreas nacionales, pero también de fabricantes y de una organización profesional, apoyaban el mantenimiento del sistema en vigor y la continuidad del uso del formulario EASA 45. Un número sustantivo de comentarios (seis de los catorce) estaban a favor de dejar en manos de los propietarios u operadores de aeronaves la elección entre la opciones de la OACI descritas. Así se expresaron tanto organizaciones profesionales como un operador, un fabricante y una autoridad aérea nacional.
12. Sobre la base del A-NPA y del CRD, la Agencia emitió el 11 de junio de 2007 un Informe Preliminar de Impacto Normativo (pre-RIA), cuya conclusión era que la mejor alternativa consistía en no hacer nada y seguir con la opción 1, ya reflejada en el formulario 45. Esta pre-RIA, que se adjunta como Anexo al presente

Dictamen a efectos informativos, fue sometida a los órganos consultivos de la Agencia en materia de adopción de normas (Comité Consultivo de Normas de Seguridad y Grupo Asesor de Autoridades Nacionales) al objeto de validar la decisión de no emprender ninguna actividad de adopción de normas encaminada a la modificación del Reglamento 1702/2003. Aunque no recibió un apoyo unánime, la propuesta fue ampliamente aceptada.

### **III. Contenido del Dictamen de la Agencia**

13. La expedición de certificados de niveles de ruido responde al objetivo de demostrar que la aeronave cumple los requisitos en materia de ruido definidos en el Volumen I del Anexo 16 del Convenio de Chicago (transpuesto a la legislación comunitaria por el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1592/2002) y que, por lo tanto, está autorizada para circular libremente en virtud de lo dispuesto por dicho Convenio. La Agencia entiende que esta función queda suficientemente satisfecha con el sistema actual, adoptado por la Comunidad a través del Reglamento 1702/2003 para la administración de la información sobre niveles de ruido (formulario EASA 45).
14. El certificado de niveles de ruido, aunque incluye información técnica como la masa máxima certificada al despegue y los niveles de ruido, no está destinado primordialmente a ofrecer información para fines distintos de la certificación de niveles de ruido. La Agencia reconoce, sin embargo, que algunas autoridades de aeropuertos utilizan los datos incluidos en estos certificados para otros fines, como el cálculo de las tasas aeroportuarias o la aplicación de restricciones operativas.
15. La Agencia reconoce la necesidad y las ventajas de medidas de este tipo para la reducción del impacto ambiental en las proximidades de los aeropuertos. Es dudoso, sin embargo, que los datos técnicos consignados en los certificados de niveles de ruido, sea cual fuere la forma adoptada, sean suficientes para tales fines. Para que esas medidas sean equitativas deben basarse en los niveles de ruido asociados a las condiciones operativas reales del despegue y aterrizaje, como son las masas reales, la configuración de los flaps y la aplicación de procedimientos especiales de reducción de ruido. Si bien la Resolución A36-22 de la OACI reconoce que las restricciones operativas deben basarse en las prestaciones en materia de ruido acreditadas en el proceso de certificación, no las restringe únicamente a los datos consignados en el certificado de niveles de ruido. De hecho, el proceso de certificación puede acreditar los niveles de ruido adicionales necesarios para cumplir ese objetivo con la flexibilidad necesaria para tener completamente en cuenta las circunstancias operativas reales.
16. Basándose en los resultados del CRD y de la pre-RIA, la Agencia considera que la adopción de normas en el marco del sistema EASA no es una opción adecuada para abordar el problema planteado, por lo que no actuará en este sentido. En su lugar, propone que se actúe sobre la base del fundamento jurídico apropiado para establecer y aplicar medidas más adecuadas para abordar las necesidades de los operadores de aeronaves y de aeropuertos en lo que respecta a la información sobre niveles de ruido que precisan en el funcionamiento diario. Propone asimismo que la Comisión inicie una acción coordinada a nivel internacional para examinar si podrían adaptarse de forma apropiada las normas de la OACI. En este contexto, la Agencia está dispuesta a facilitar cualesquier datos técnicos adicionales sobre niveles de ruido que puedan ayudar a los interesados a adoptar un enfoque más

flexible en la aplicación de medidas operativas o económicas para reducir el impacto ambiental de la aviación en las proximidades de los aeródromos.

Colonia, 18 de diciembre de 2007

P. GOUDOU  
Director ejecutivo