

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

27831 REAL DECRETO 1422/1992, de 27 de noviembre, sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles.

El cuarto programa de acción de las Comunidades Europeas en materia de medio ambiente (1987-1992) ha puesto de manifiesto la importancia del problema de las perturbaciones sonoras y en particular la necesidad de actuar sobre el ruido causado por el tráfico aéreo, previendo la ampliación de las directivas comunitarias existentes relativas a los ruidos generados por los aviones.

En este sentido, el Consejo de las Comunidades Europeas, tras la adopción de la Directiva 80/51/CEE, de 20 de diciembre de 1979, modificada por la Directiva 83/206/CEE, de 21 de abril de 1983, sobre limitación de emisiones sonoras de aeronaves subsónicas, que fueron incorporadas al derecho interno por el Real Decreto 873/1987, de 29 de mayo, de igual título, aprobó la Directiva 89/629/CEE, de 4 de diciembre de 1989, con el objeto de limitar la inscripción en los registros de aviación civil de los Estados miembros de los aviones que únicamente cumplieran las normas enunciadas en el capítulo 2 del anexo 16 del Convenio OACI, que fue incorporada a la legislación española por el Real Decreto 1256/1990, de 11 de octubre, sobre limitación de emisiones sonoras de los aviones de reacción subsónicos civiles.

En una segunda etapa de progresiva introducción de limitaciones dirigidas a ir atenuando la incidencia del problema del ruido causado por las aeronaves, se ha aprobado la Directiva 92/014/CEE, de 2 de marzo de 1992, relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio de la Aviación Civil Internacional, volumen I, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988), cuyo fin no es ya limitar la inscripción de aquellos aparatos en los registros de los Estados miembros, sino restringir el uso de los aviones ya inscritos cuando no se correspondan con las normas del citado capítulo 2 del anexo 16 sobre esta materia, si bien teniendo en cuenta las posibilidades técnicas de conversión de los aparatos y las consecuencias económicas derivadas de la limitación de su uso.

Este Real Decreto, en ejecución de lo dispuesto en el capítulo VI de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y al amparo de lo previsto en el párrafo segundo de la disposición final cuarta de esta Ley, tiene por finalidad incorporar al Derecho interno la citada Directiva 92/014/CEE.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de noviembre de 1992,

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto.

Este Real Decreto tiene por objeto la limitación del uso en el territorio nacional de los aviones de reacción subsónicos civiles cuya masa máxima al despegue sea igual o superior a 34.000 kilogramos o cuya capacidad interior certificada para el tipo de avión de que se trate sea superior a 19 pasajeros, excluidos los asientos reservados a la tripulación.

Artículo 2. Requisitos para la utilización de los aviones.

1. A partir del 1 de abril de 1995, los aviones de reacción subsónicos civiles a los que se refiere el artículo anterior, equipados de motores con una relación de derivación inferior a 2, sólo podrán ser utilizados en los aeropuertos españoles cuando previamente hayan obtenido una certificación acústica correspondiente, ya sea:

- A las normas enunciadas en el anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, segunda edición (1988), volumen I, segunda parte, capítulo 3; o bien
- A las normas enunciadas en el capítulo 2 de la segunda parte del volumen I del anexo 16 del mencionado Convenio, y que el primer certificado de aeronavegabilidad tenga una antigüedad inferior a veinticinco años.

2. A partir del 1 de abril del año 2002, todos los aviones de reacción subsónicos civiles que se utilicen en los aeropuertos españoles deberán cumplir lo dispuesto en el párrafo a) del apartado anterior.

Artículo 3. Exclusión.

1. Los aviones subsónicos civiles enumerados en el anexo a este Real Decreto quedarán excluidos del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo anterior, cuando cumplan los siguientes requisitos:

- Que estén provistos de un certificado acústico que se ajuste a las normas enunciadas en la parte segunda, capítulo 2, volumen I del anexo 16 del Convenio de la Aviación Civil Internacional, segunda edición (1988), operasen en aeropuertos de la Comunidad en el transcurso de un periodo de referencia de doce meses comprendido entre 1986 y 1990, determinado conjuntamente con los Estados de los operadores, y
- Que dichos aviones estuviesen matriculados en los Estados indicados en el anexo en el transcurso del año de referencia y continúen siendo explotados por personas físicas o jurídicas establecidas en dichos Estados.

Artículo 4. Exenciones.

Los aviones que, a pesar de no cumplir las normas del capítulo 3 del mencionado anexo 16, puedan ser modificados para ajustarse a dichas normas serán eximidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes del cumplimiento de lo dispuesto en el número 1 del artículo 2, siempre que se den las condiciones siguientes:

- Que el equipo de conversión adecuado para el tipo de avión de que se trate exista y esté disponible.
- Que los aviones provistos de dicho equipo se ajusten a las normas del mencionado capítulo 3 del anexo 16, determinadas con arreglo a las normas y procedimientos técnicos aceptados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, hasta que se establezcan normas y procedimientos comunes en el ámbito comunitario.
- Que la compañía aérea haya encargado el equipo antes del día 1 de abril de 1994, y haya aceptado la fecha de entrega más próxima para llevar a cabo dicha modificación.

Artículo 5. Otras exenciones.

1. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá eximir de la exigencia de que el certificado de aeronavegabilidad tenga una antigüedad inferior a veinticinco años, establecida en el párrafo b) del aparta-

do 1 del artículo 2, para aquellos aviones que la compañía aérea demuestre que al dejar de ser utilizados se pondría en peligro la continuidad del ejercicio de sus actividades, siempre que tales exenciones no superen en total el período de tres años.

2. Igualmente, podrán concederse exenciones al cumplimiento de lo dispuesto en el número 1 del artículo 2 a cada uno de los aviones que vayan a ser sustituidos por otros que cumplan las especificaciones del capítulo 3 del citado anexo 16, y cuyo pedido haya sido hecho por la compañía aérea antes del día 1 de abril de 1994 con el compromiso de aceptar su entrega en la fecha más próxima.

3. También podrán ser eximidos del cumplimiento de lo determinado en el artículo 2 los aviones que posean un interés histórico.

Artículo 6. Bajas en el Registro de matrícula de aeronaves.

Las compañías aéreas, con la previa autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, no estarán obligadas, por razón de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2, a dar de baja de matrícula a más del 10 por 100 anual de los aviones de su flota subsónica civil que no cumplan las normas del capítulo 3 del mencionado anexo 16.

Artículo 7. Casos particulares.

En casos particulares se podrá autorizar la utilización provisional de aeropuertos situados en territorio nacional a aviones, que no puedan ser explotados en virtud de lo dispuesto en este Real Decreto, si están comprendidos en alguno de estos supuestos:

a) Aviones cuyas operaciones tengan un carácter de singularidad tal que no sería razonable denegarles una exención temporal.

b) Aviones en vuelos sin finalidad lucrativa, con el fin de efectuar modificaciones, reparaciones o trabajos de mantenimiento.

Disposición adicional primera. Órgano competente para otorgar exenciones y autorizaciones.

La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el órgano competente para otorgar las exenciones y autorizaciones a que se refiere este Real Decreto.

Disposición adicional segunda. Comunicación de las exenciones o autorizaciones.

El otorgamiento de las exenciones o autorizaciones determinadas en los artículos 4 a 6 se comunicará a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Comisión de las Comunidades Europeas, con expresión de las causas que las motivaron.

Disposición adicional tercera. Validez de exenciones.

Tendrán validez en España las exenciones concedidas por otros Estados miembros respecto de aviones inscritos en sus respectivos registros.

Dado en Madrid a 27 de noviembre de 1992.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas y Transportes,
JOSE BORRELL FONTELLES

ANEXO

Lista de aeronaves exentas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3

ARGELIA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-727-2D6	7T-VEH	Air Algerie.
B-727-2D6	7T-VEI	Air Algerie.
B-727-2D6	7T-VEM	Air Algerie.
B-727-2D6	7T-VEP	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEE	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEG	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEJ	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEK	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEL	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEN	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VED	Air Algerie.
B-737-2D6	7T-VEQ	Air Algerie.

BURKINA FASO

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-336C	XT-ABX	Naganganni.

CHILE

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-331C	CC-CUE	Fast Air Carrier SF.

REPUBLICA DOMINICANA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-399C	HI-422CT	Dominicana de Aviación.

EGIPTO

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-328C	SU-DAA	Zas Airline.
B-707-336C	SU-DAC	Zas Airline.
B-737-266	SU-BBX	Egypt Air.
B-737-266	SU-AYL	Egypt Air.
B-737-266	SU-AYK	Egypt Air.
B-737-266	SU-AYI	Egypt Air.
B-737-266	SU-BBW	Egypt Air.
B-737-266	SU-AYO	Egypt Air.

GHANA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
F-28-2000	9G-ABZ	Ghana Airways Corporation.

KENYA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
DC-8-63	5Y-ZEB	African Safari Airways Ltd.

LIBIA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-727-2L5	5A-DIC	Lybian Arab Airlines.
B-727-2L5	5A-DIB	Lybian Arab Airlines.
B-727-2L5	5A-DIA	Lybian Arab Airlines.
B-727-2L5	5A-DID	Lybian Arab Airlines.
B-727-2L5	5A-DIE	Lybian Arab Airlines.

MAURITANIA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
F 28-4000	5T-CLF	Air Mauritanie.
F 28-4000	5T-CLG	Air Mauritanie.

MARRUECOS

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-727-2B6	CN-RMO	Royal Air Maroc.
B-727-2B6	CN-CCF	Royal Air Maroc.
B-727-2B6	CN-CCG	Royal Air Maroc.
B-727-2B6	CN-CCH	Royal Air Maroc.
B-727-2B6	CN-CCW	Royal Air Maroc.
B-737-2B6	CN-RMI	Royal Air Maroc.
B-737-2B6	CN-RMJ	Royal Air Maroc.
B-737-2B6	CN-RMK	Royal Air Maroc.
B-707-351C	CN-RMB	Royal Air Maroc.
B-707-351C	CN-RMC	Royal Air Maroc.

NIGERIA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-351C	5N-ASY	Eas Cargo Airlines.
B-707-338C	5N-ARQ	Das Ais Cargo.
B-707-3F9C	5N-ABK	Nigeria Airways Ltd.

RWANDA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-328C	9XR-JA	Air Rwanda.

SUDAN

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-338C	ST-ALP	Trans Arabian Air Transport.

PARAGUAY

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
DC-8-63	ZP-CCH	Líneas Aéreas Paraguayas (Air Paraguay).

URUGUAY

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-387B	CX-BNU	Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea (PLUNA).

SWAZILANDIA

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
DC-8F-54	3D-ADV	African International Airways (PTY) Ltd.

TUNEZ

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-727-2H3	TS-JHT	Tunis Air.

ZAIRE

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-329C	90-CBS	Scibe Airlif.

ZIMBABWE

Avión		Compañía
Tipo	Matrícula	
B-707-330B	Z-WKU	Air Zimbabwe.
B-707-330B	Z-WKV	African Airlines International.