

Agencia Europea de Seguridad Aérea

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO NORMATIVO

Tarea nº 21.040

Documentos sobre niveles de ruido de las aeronaves

Epígrafes	Subepígrafes
1. Finalidad y efecto pretendido	<p><u>a. Cuestión planteada:</u></p> <p>En los últimos años, el Comité de protección ambiental de la aviación (CAEP) de la OACI ha elaborado normas y documentos orientativos sobre la documentación de certificación de los niveles de ruido conforme a lo establecido en la Enmienda 8 del Volumen I del Anexo 16, cuarta edición, del Convenio de Chicago (Ruido de las aeronaves). El Apéndice G del Anexo 16 contiene directrices para la administración de la documentación de certificación de los niveles de ruido, proponiendo tres opciones distintas. Estas opciones son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Opción 1 de la OACI:</u> Un único documento. Un certificado de niveles de ruido en el que toda la información está contenida en una sola página.• <u>Opción 2 de la OACI:</u> Dos documentos complementarios entre sí. El primero acredita la certificación de los niveles de ruido, pero limitándose a la identificación de la aeronave y a la declaración de cumplimiento. El segundo contiene la información adicional necesaria (tal como los niveles de ruido), normalmente en forma de una o más páginas aprobadas del Manual de Vuelo (AFM) o del Manual de Operación (AOM) de la aeronave.• <u>Opción 3 de la OACI:</u> Tres documentos complementarios entre sí. El primero es idéntico al primer documento de la opción 2 de la OACI. El segundo es similar al segundo documento de la opción 2 y contiene todas las posibles configuraciones de ruido de la aeronave. El tercero se expide con arreglo a un procedimiento regulado y define la configuración actual de la aeronave asociando un identificador único a su masa máxima al despegue (MTOM) efectiva. <p>El Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión, modificado por el Reglamento (CE) nº 335/2007, establece que los Estados miembros de la UE deben utilizar como certificado de niveles de ruido el formulario EASA 45, que corresponde a la opción 1 de la OACI.</p> <p>Como resultado del debate en curso sobre los documentos de certificación, en el avance de notificación de propuesta de enmienda (A-NPA, en sus siglas en inglés) 13-2006 de</p>

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO NORMATIVO
Tarea 21.040

Epígrafes	Subepígrafes
	<p>la Agencia se analizaron seis opciones distintas. Los comentarios recibidos fueron evaluados en el documento de respuesta a los comentarios (CRD, en sus siglas en inglés) a dicho A-NPA. La conclusión principal fue que la mayor parte de los comentarios estaban a favor de la opción 1 del A-NPA (que es la misma opción 1 de la OACI y que, por tanto, implica no hacer nada) y también que un número sustantivo de comentarios se inclinaban por la opción 4 del A-NPA (esto es, posibilidad de elegir entre las tres opciones de la OACI).</p> <p><u>b. Escala del problema (cuantificada si es posible):</u></p> <p>Los Estados miembros tienen que expedir certificados de niveles de ruido para todas las aeronaves sujetas a las normas definidas en el Volumen I del Anexo 16 al Convenio de Chicago. Teniendo en cuenta que en los Estados del sistema EASA hay registradas aproximadamente 90 000 aeronaves con certificado de aeronavegabilidad, es posible calcular que al menos unas 60 000 de ellas deberían obtener un certificado de niveles de ruido.</p> <p><u>c. Breve definición de los objetivos:</u></p> <p>El objetivo de una posible actividad de adopción de normas sería la mejora del sistema de documentación de la certificación de los niveles de ruido dentro de la UE, si es posible.</p>
2. Opciones	<p><u>a. Opciones identificadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Opción 1 del A-NPA:</u> "No hacer nada." Se mantienen sin cambios las disposiciones de aplicación, incluido el formulario EASA 45. • <u>Opción 4 del A-NPA:</u> Se modifica el Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión (cambiando el formulario EASA 45), para que se pueda elegir entre las tres opciones de la OACI. <p><u>b. Opción preferida seleccionada (cuando sea posible):</u></p> <p>La opción 1 del A-NPA es la preferida.</p>
3. Sectores afectados	<p>Autoridades aeronáuticas nacionales (AAN), operadores y autoridades aeroportuarias.</p>
4. Impactos	<p><u>a. Impactos identificados:</u></p> <p><u>i. Impactos en la seguridad</u></p> <p>Si se aplican correctamente las disposiciones sobre planificación de combustible, no se prevén impactos en la seguridad derivados de ninguna de estas opciones.</p>

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO NORMATIVO
Tarea 21.040

Epígrafes	Subepígrafes
	<p data-bbox="563 286 895 315"><u>ii. Impactos económicos</u></p> <p data-bbox="608 333 1401 398">En general, los impactos económicos de las opciones dependen en gran medida de los factores siguientes:</p> <ul data-bbox="624 421 1401 790" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 421 1401 555">• De que los operadores no comunitarios adopten sistemas administrativos diferentes al de la UE, y de que estas diferencias den lugar a un trato desigual de los operadores.<li data-bbox="624 573 1401 707">• De que los diferentes sistemas administrativos produzcan efectos económicos distintos para las AAN, los operadores u otros agentes (con independencia de los sistemas no comunitarios).<li data-bbox="624 725 1401 790">• De que los diferentes sistemas den lugar a distintos gastos generales del sistema administrativo. <p data-bbox="608 808 1401 1039">La Agencia no puede cuantificar la magnitud de estos factores a partir de la información disponible, recibida durante el proceso de consultas del A-NPA 13-2006. Sin embargo, sí es posible afirmar que la opción 4 del A-NPA, que permite a los solicitantes elegir entre los tres sistemas de la OACI, supondría una gestión más compleja y costosa para las AAN.</p> <p data-bbox="608 1057 1401 1323">Además, para que la opción 4 del A-NPA consiga la máxima flexibilidad se requiere que los operadores puedan cambiar su estatuto en materia de certificación de los niveles de ruido sin necesidad de intervención de las AAN. En tal caso se debería organizar un sistema regulado para auditar la correcta aplicación y administración de los cambios de configuración, lo cual supondría un coste adicional.</p> <p data-bbox="563 1346 852 1375"><u>iii. Impacto ambiental</u></p> <p data-bbox="608 1393 1401 1762">Existe un consenso generalizado en que el sistema administrativo de certificación de los niveles de ruido tiene una incidencia positiva sobre el medio ambiente. Los niveles de ruido bajos son un argumento comercial importante para los fabricantes y operadores de aeronaves, y el sistema de certificación de los niveles de ruido contribuye a movilizar las fuerzas del mercado en favor de la reducción de éste. Unos datos sobre niveles de ruido precisos y de alta calidad que sean fácilmente accesibles ayudan a diferenciar entre los distintos diseños de las aeronaves y promueven la competencia al respecto.</p> <p data-bbox="608 1780 1401 2047">En esta misma línea, un sistema sencillo y transparente, como es el certificado de niveles de ruido de una sola página correspondiente a la opción 1 del A-NPA, garantiza que los niveles de ruido estén menos expuestos a las variaciones diarias de la masa operativa, siendo por lo tanto más representativos del nivel general alcanzado por la tecnología de reducción de ruido incorporada en el proyecto de la aeronave.</p>

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO NORMATIVO
Tarea 21.040

Epígrafes	Subepígrafes
	<p>Por otra parte, se ha argumentado que el medio ambiente resultaría beneficiado de la mayor flexibilidad resultante de la opción 4 del A-NPA, dado que ésta incentiva a operar con menores masas al despegue siempre que sea posible; esto, sin embargo, solamente sería cierto en el caso de que las autoridades aeroportuarias estableciesen los correspondientes programas de incentivos.</p> <p>Cabe concluir que el formato del certificado de niveles de ruido probablemente no es significativo desde el punto de vista de sus posibles beneficios para el medio ambiente.</p> <p><u>iv. Impacto social</u></p> <p>No parece haber razones para creer que la elección del sistema vaya a producir otros efectos sociales que los mencionados en el apartado anterior relativo a los aspectos económicos.</p> <p><u>v. Otros requisitos en materia aeronáutica fuera del ámbito de la EASA</u></p> <p>No se ha identificado ninguno.</p> <p><u>vi. Requisitos comparables de la legislación extranjera</u></p> <p>No se ha identificado ninguno. Sin embargo, es preciso señalar que cuanto mayor sea la armonización dentro de los Estados contratantes de la OACI, mayores serán los beneficios en los aspectos económicos y administrativos.</p> <p><u>b. Aspectos de justicia y equidad</u></p> <p>La opción 1 del A-NPA es sencilla de administrar y equitativa para las partes implicadas. Su aplicación uniforme permitiría que todos los operadores estuvieran en idénticas condiciones, garantizándose por consiguiente en lo posible la igualdad de trato.</p> <p>Por otro lado, cabría afirmar que la opción 4 del A-NPA, al conservar la flexibilidad que permite la OACI, proporcionaría la mejor garantía de igualdad de trato para todos los operadores en caso de que las autoridades aeroportuarias introdujesen programas de incentivos. Sin embargo, parece extraño que para la aplicación de estos programas haya que adaptar las normas aplicables a la certificación medioambiental de los productos aeronáuticos. Corresponde a las propias normas aeroportuarias garantizar la igualdad de trato de todos los operadores, independientemente de la opción o sistema adoptado para la documentación de los niveles de ruido de la aeronave, y velar por que no exista discriminación frente a los usuarios de cualquiera de estas opciones o sistemas. Si las normas aeroportuarias no cumplen tales requisitos, tendrán que ser revisadas a la luz de los principios aplicables de la OACI y de cualquier otra legislación internacional en materia de no discriminación.</p>

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO NORMATIVO
Tarea 21.040

Epígrafes	Subepígrafes
5. Resumen y evaluación definitiva	<p data-bbox="564 300 1401 365"><u>a. Comparación de los impactos positivos y negativos de cada una de las opciones evaluadas:</u></p> <p data-bbox="608 383 884 414"><u>Opción 1 del A-NPA:</u></p> <ul data-bbox="624 434 1401 1355" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 434 1401 629">• Toda la información sobre las características de los niveles de ruido se encuentra fácilmente disponible en un solo documento. Apenas se requieren conocimientos técnicos para conocer los niveles de ruido certificados de la aeronave, lo cual es útil para los usuarios de la información.<li data-bbox="624 651 1401 1084">• La finalidad principal de la certificación de los niveles de ruido es lograr que se incorpore al proyecto de las aeronaves la última tecnología de reducción de ruido, demostrada por procedimientos que sean relevantes para las operaciones diarias, de tal manera que la reducción ofrecida por la tecnología se refleje en las proximidades de los aeropuertos. La finalidad de la certificación de los niveles de ruido (y de los documentos que hayan de expedirse) no es facilitar información para un programa de incentivos de los aeropuertos. Desde esta perspectiva, la opción 1 del A-NPA debe considerarse como la solución más apropiada.<li data-bbox="624 1106 1401 1234">• Los niveles de ruido certificados conforme al Volumen I del Anexo 16 al Convenio de Chicago describen de forma inequívoca las características de ruido de las aeronaves.<li data-bbox="624 1256 1401 1355">• Se prevé que esta opción tendrá un impacto económico positivo en comparación con la opción 4 del A-NPA (véase antes). <p data-bbox="608 1375 884 1406"><u>Opción 4 del A-NPA:</u></p> <ul data-bbox="624 1426 1401 2058" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 1426 1401 2058">• Esta opción puede ser considerada como la solución más flexible para los operadores. Permite, por ejemplo, utilizar la opción 3 de la OACI cuando el operador, por motivos de índole económica o medioambiental, tiene necesidad de modificar periódicamente los datos relativos al ruido certificado. Sin embargo, este mismo resultado puede lograrse con la opción 1 del A-NPA mediante la celebración de un acuerdo adicional entre el operador y el aeropuerto. Este acuerdo podría prever, por ejemplo, que el operador informase al aeropuerto en cada vuelo sobre la masa real al despegue y, si procede, sobre los niveles de ruido correspondientes, y que las autoridades del aeropuerto calculasen en función de dicha información las tasas de aterrizaje para cada vuelo específico. De acuerdo con este concepto, la Agencia no considera necesario modificar las disposiciones de la Parte 21, Subparte I, del

EVALUACIÓN PRELIMINAR DE IMPACTO NORMATIVO
Tarea 21.040

Epígrafes	Subepígrafes
	<p style="text-align: center;">Reglamento de la Comisión nº 1702/2003.</p> <ul style="list-style-type: none">• Se mantiene el sistema OACI original acordado en el marco del proceso CAEP. <p><u>b. Resumen de las partes afectadas por estos impactos y de los aspectos de justicia y equidad:</u></p> <p>Todas las partes implicadas, esto es, AAN, propietarios, operadores y explotadores de aeropuertos están afectadas por igual.</p> <p><u>c. Evaluación definitiva y recomendación sobre la opción preferida:</u></p> <p>La emisión de certificados de niveles de ruido responde al objetivo de demostrar que la aeronave cumple los requisitos en materia de ruido definidos en el Anexo 16 del Convenio de Chicago (transpuesta a la legislación comunitaria por el artículo 6 del Reglamento nº 1592/2002) y que, por tanto, está autorizada para circular libremente en virtud de lo dispuesto por dicho Convenio. Exhibiendo este documento, el operador y/o el propietario pueden demostrar ante las autoridades aeroportuarias o de otro tipo que la aeronave cumple los requisitos necesarios. El certificado de niveles de ruido, aunque contiene información técnica que incluye la masa máxima al despegue y los niveles de ruido, no está destinado primordialmente a facilitar información para un programa de incentivos de los aeropuertos; en este contexto se considera que las dos opciones estudiadas proporcionan los mismos resultados y, por consiguiente, los mismos beneficios medioambientales.</p> <p>Sin embargo, la opción 1 del A-NPA es menos costosa en cuanto a su administración y proporciona una mayor certeza de que la aeronave cumple los requisitos de certificación aplicables. Este fue uno de los principales argumentos que indujeron inicialmente a la Comisión a introducir la futura opción 1 de la OACI en su disposición de aplicación (Parte 21, Subparte I).</p> <p>Como consecuencia, la Agencia no ve motivo alguno para iniciar un procedimiento de adopción de normas encaminado a la modificación de las actuales disposiciones reglamentarias aplicables al formato del certificado de niveles de ruido, teniendo en cuenta que la modulación de los programas de incentivos de los aeropuertos para ajustarse al ruido efectivamente producido por cada aeronave ha de ser abordada en la normativa correspondiente.</p>