

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CE) N° 925/1999 DEL CONSEJO
de 29 de abril de 1999**

relativo a la matriculación y utilización dentro de la Comunidad de determinados tipos de aeronaves de reacción subsónicas civiles modificadas y con certificado renovado para ajustarse a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

- (1) Considerando que uno de los objetivos principales de la política común de transportes es la movilidad sostenible; que tal política puede definirse como un enfoque global dirigido a garantizar tanto el buen funcionamiento de los sistemas comunitarios de transporte como la protección del medio ambiente; que conviene adoptar medidas técnicas que contribuyan a la consecución de la movilidad sostenible;
- (2) Considerando que la Comunicación de la Comisión sobre el curso futuro de la política común de transportes «Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible» alude explícitamente a la introducción de una regla de no inscripción para las aeronaves más ruidosas;
- (3) Considerando que el quinto programa de medio ambiente de 1992, cuyas orientaciones generales fueron aprobadas por el Consejo y los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros reunidos en el seno del Consejo en su Resolución de 1 de febrero de 1993 ⁽⁴⁾, prevé la adopción de medidas legales suplementarias dirigidas a reducir las emisiones sonoras de las aeronaves; que el programa

mencionado establece el principio de que nadie debe estar expuesto a niveles de ruido que pongan en peligro la salud y la calidad de vida;

- (4) Considerando que el crecimiento de la actividad del transporte aéreo en los aeropuertos comunitarios se ve condicionado cada vez más por las limitaciones ambientales; que la operación de aeronaves menos ruidosas en estos aeropuertos puede contribuir a un mejor uso de la capacidad aeroportuaria disponible;
- (5) Considerando que los tipos más antiguos de aeronaves modificados para mejorar su nivel de certificación sonora son mucho más ruidosos, a masa igual, que las aeronaves modernas certificadas en origen como conformes a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993); que tales modificaciones prolongan la vida útil de las aeronaves que de lo contrario habrían sido retiradas y tienden a empeorar las emisiones gaseosas y el consumo de combustible de los motores fabricados con tecnología aeronáutica antigua; que puede cambiarse el motor de las aeronaves para que produzcan un nivel de ruido comparable al de los certificados en origen para cumplir los requisitos del capítulo 3;
- (6) Considerando que una regla que prohibiera a partir del día de aplicación del presente Reglamento la inscripción, en los registros de matrícula de los Estados miembros, de estos tipos más antiguos de aeronaves modificados podría considerarse una medida protectora dirigida a impedir que siga deteriorándose la situación en cuanto a las emisiones sonoras en las proximidades de los aeropuertos comunitarios y a mejorar la situación respecto al consumo de combustible y a las emisiones gaseosas;

⁽¹⁾ DO C 118 de 17.4.1998, p. 20 y DO C 329 de 27.10.1998, p. 10.

⁽²⁾ DO C 284 de 14.9.1998, p. 1.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 16 de septiembre de 1998 (DO C 313 de 12.10.1998, p. 94), Posición común del Consejo de 16 de noviembre de 1998 (DO C 404 de 23.12.1998, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 10 de febrero de 1999 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO C 138 de 17.5.1993, p. 1.

- (7) Considerando que en una Comunidad sin fronteras interiores es apropiado excluir de la regla de no inscripción las aeronaves inscritas en el registro de matrícula de cualquier Estado miembro antes del día de aplicación del presente Reglamento;
- (8) Considerando que, a la vista de la normativa comunitaria existente sobre emisiones sonoras de aeronaves, la presente iniciativa tiene que adoptarse a nivel comunitario mediante normas vinculantes de la Comunidad;
- (9) Considerando que una regla de no inscripción y una regla de no operación con un período transitorio adecuado combinan la viabilidad técnica con los beneficios para el medio ambiente sin imponer una carga económica indebida;
- (10) Considerando que es necesario reducir al máximo las posibles distorsiones de la competencia estableciendo requisitos equivalentes aplicables a las aeronaves matriculadas en países terceros; que la Comunidad carece de competencia sobre los registros de matrícula de terceros países, por lo que tales objetivos equivalentes sólo pueden alcanzarse restringiendo la operación de aeronaves no conformes matriculadas en terceros países a partir del 1 de abril de 1999; que la fecha para la introducción de estas limitaciones debe tener en cuenta la fecha definitiva de no admisión para la operación de aeronaves conformes al capítulo 2, como se prevé en la Directiva 92/14/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1992, relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1998) ⁽¹⁾, así como el alcance de las disposiciones de no inscripción establecidas en la Directiva 89/629/CEE del Consejo, de 4 de diciembre de 1989, relativa a la limitación de emisiones sonoras de los aviones de reacción subsónicos civiles ⁽²⁾, para las aeronaves conformes al capítulo 2;
- (11) Considerando que, el objeto de garantizar la igualdad de trato de las aeronaves independientemente del país en cuyo registro de matrícula estén inscritas, las aeronaves no conformes inscritas en los registros de matrícula de los Estados miembros también deberán cesar de operar con arreglo a las condiciones impuestas a las aeronaves no conformes inscritas en los registros de terceros países;
- (12) Considerando que al ser el objetivo principal de la medida limitar el ruido en los aeropuertos de la Comunidad, las aeronaves podrán estar exentas de las normas de no inscripción y no operación cuando no operen en el territorio de la Comunidad; que sólo a fin de que dichas normas produzcan sus máximos beneficios para el medio ambiente serán posibles exenciones temporales para operaciones de naturaleza excepcional;
- (13) Considerando que las disposiciones del presente Reglamento no serán aplicables en los departamentos de Ultramar a que se refiere el apartado 2 del artículo 227 del Tratado, a la vista de su localización geográfica;
- (14) Considerando que es necesario reunir información sobre las exenciones concedidas en los Estados miembros;
- (15) Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una Declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar; que dicho régimen aún no ha comenzado a aplicarse,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El objeto del presente Reglamento es establecer normas dirigidas a evitar en la Comunidad una futura agravación de la incidencia en el nivel sonoro global de las aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado, limitando al mismo tiempo los demás daños para el medio ambiente.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «aeronaves de reacción subsónicas civiles»: las aeronaves de reacción subsónicas civiles con una masa máxima de despegue certificada igual o superior a 34 000 kg, o con una capacidad interior certificada para el tipo de aeronave de que se se trate superior a diecinueve plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación y propulsadas por motores con una relación de dilución inferior a 3;
- 2) «aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado»: las aeronaves de reacción subsónicas civiles certificadas inicialmente según las normas del capítulo 2 o equivalentes, o cuyas emisiones sonoras no hayan sido certificadas inicialmente, que hayan sido modificadas para ajustarse a las normas del capítulo 3, bien directamente a través de medidas técnicas, bien indirectamente a través de restricciones operativas; las aeronaves de reacción subsónicas civiles que inicialmente sólo hubieran podido ser objeto de doble certificación respecto de las normas del capítulo 3 mediante limitaciones de peso tendrán que considerarse aeronaves de certificado renovado; las aeronaves de reacción subsónicas civiles que hayan sido modificadas para ajustarse a las normas del capítulo 3 mediante la sustitución total de los motores por los motores con una relación de dilución desigual o superior a 3 no se considerarán aeronaves con certificado renovado;

⁽¹⁾ DO L 76 de 23.3.1992, p. 21; Directiva modificada por la Directiva 98/20/CE (DO L 107 de 7.4.1998, p. 4).

⁽²⁾ DO L 363 de 13.12.1989, p. 27.

- 3) «capítulo 2 y capítulo 3»: las normas de emisión sonora definidas en el anexo 16 al Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulos 2 y 3, respectivamente, tercera edición (julio de 1993);
- 4) «restricciones operativas»: las restricciones de peso impuestas a la aeronave o las limitaciones operativas bajo control del piloto o del operador, como la deflexión de los flaps.
- 5) «matriculación de una aeronave»: el acto formal por el que se establece la nacionalidad de una aeronave mediante su inscripción en un registro nacional de matrícula de un Estado miembro o de un tercer país.
- 6) «territorio de la Comunidad»: el territorio de la Comunidad sujeto a las disposiciones del Tratado.

Artículo 3

Aeronaves no conformes

1. Las aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado no serán matriculadas en el registro nacional de ningún Estado miembro a partir del día de aplicación del presente Reglamento.
2. Lo dispuesto en el apartado 1 no afectará a las aeronaves de reacción subsónicas civiles ya matriculadas en un Estado miembro el día de aplicación del presente Reglamento y que estén matriculadas en la Comunidad desde esa fecha.
3. No obstante lo dispuesto en la Directiva 92/14/CEE, y, en particular, en el apartado 2 de su artículo 2, partir del 1 de abril de 2002, las aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado matriculadas en un tercer país no estarán autorizadas a operar en aeropuertos situados en el territorio de la Comunidad, salvo que el operador de dichas aeronaves pueda demostrar que estaban inscritas en el registro de matrícula de tal tercer país el día de aplicación del presente Reglamento y que antes de dicha fecha habían estado en servicio, entre el 1 de abril de 1995 y el día de aplicación del presente Reglamento, dentro del territorio de la Comunidad.
4. Las aeronaves de reacción subsónicas civiles de certificado renovado que figuren en los registros de los Estados miembros no podrán estar en servicio en aeropuertos del territorio de la Comunidad a partir del 1 de abril de 2002, salvo que hayan estado en servicio en dicho territorio antes del día de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 4

Exenciones

1. Los Estados miembros podrán eximir temporalmente del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 a las aeronaves de reacción subsónicas civiles cuyas operaciones revistan tal naturaleza excepcional que no resultaría razonable denegar una exención temporal, como en el caso de las situaciones de emergencia. Los Estados

miembros podrán, en condiciones de transparencia y no discriminación, limitar dichas exenciones a determinados aeropuertos o también a períodos del día especificados.

2. Los Estados miembros podrán eximir de lo dispuesto en el artículo 3 a las aeronaves de reacción subsónicas civiles que operen exclusivamente fuera del territorio de la Comunidad.

3. Los Estados miembros podrán conceder exenciones de lo dispuesto en el artículo 3 a aeronaves de reacción subsónicas civiles arrendadas a un operador y que por tal motivo hayan sido retiradas temporalmente del registro del Estado miembro en que estuvieran matriculadas durante los seis meses anteriores al 1 de abril de 1999, siempre que la propiedad jurídica y económica de la aeronave permanezca en el Estado miembro.

4. Una vez al año los Estados miembros informarán a la Comisión de las exenciones que hayan concedido en virtud del presente artículo.

Artículo 5

Departamentos de Ultramar

El presente Reglamento no se aplicará a los departamentos de Ultramar contemplados en el apartado 2 del artículo 227 del Tratado, ni en lo que se refiere a las disposiciones relativas a que las aeronaves de reacción subsónicas de certificado renovado figuren en los registros nacionales de los Estados miembros ni en lo que se refiere a que dichas aeronaves estén en servicio en aeropuertos situados en los mencionados departamentos.

Artículo 6

Aeropuerto de Gibraltar

1. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto de la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la Declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo sobre dicha fecha.

Artículo 7

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable dos meses después de su entrada en vigor.

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

Hecho en Luxemburgo, el 29 de abril de 1999.

Por el Consejo
El Presidente
W. MÜLLER
