

Real Decreto 1256/1990, de 11 de octubre. Limitación de emisiones sonoras de los aviones de reacción subsónicos civiles.

BOE 18 Octubre

El programa de actuación de las Comunidades Europeas en materia de medio ambiente ha puesto de manifiesto la importancia del problema de las perturbaciones sonoras, en particular la necesidad de actuar sobre el ruido causado por el tráfico aéreo. La Comunidad Europea, tomando como base las directrices especificadas sobre el asunto por la Organización de Aviación Civil Internacional, promovió la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas 80/51, de 20 de diciembre de 1979, modificada por la Directiva 83/206, de 21 de abril de 1983, sobre limitación de emisiones sonoras de aeronaves subsónicas, recogidas en el Real Decreto 873/1987, de 29 de mayo.

En virtud de todo ello, y dentro de una fase siguiente de progresiva introducción de limitaciones, dirigidas a ir atenuando la incidencia del problema del ruido causado por las aeronaves, la Comunidad Europea, teniendo en cuenta además de los factores ambientales, las posibilidades técnicas y las consecuencias económicas ha emitido la Directiva 89/629, de 4 de diciembre de 1989.

El presente Real Decreto es ejecución de lo dispuesto en el Capítulo VI de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y se dicta al amparo de lo previsto en el párrafo segundo de la disposición final cuarta de la misma.

Como consecuencia de ello y la necesidad de transponer a la legislación nacional la mencionada disposición, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de octubre de 1990.

DISPONGO:

Artículo 1.º

El presente Real Decreto será de aplicación a los aviones de reacción subsónicos civiles cuya masa máxima de despegue sea superior a 34.000 kilogramos o cuya capacidad exceda de 19 plazas.

Artículo 2.º

1. Los aviones de reacción subsónicos civiles a que se refiere el presente Real Decreto, matriculados en España, o en otro Estado miembro de la CEE, después del 1 de noviembre de 1990, sólo podrán ser utilizados en territorio nacional a condición de que se les haya concedido una certificación acústica que responda a normas equivalentes, como mínimo, a las especificadas en el anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional, volumen I, segunda parte, Capítulo 3, segunda edición (1988).

2. El apartado anterior no se aplicará a los aviones inscritos en los Registros nacionales de los Estados miembros de la CEE el 1 de noviembre de 1990.

Artículo 3.º

Se podrán autorizar excepciones al artículo 2.º cuando se trate de:

- **a)** Aviones que tengan un interés histórico.
- **b)** Aviones que hayan sido utilizados por un operador de un Estado miembro de la CEE antes del 1 de noviembre de 1989, por medio de contratos de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento financiero que aun sigan en vigor y que, por dicha razón, hayan sido matriculados en un país tercero.
- **c)** Aviones en régimen de arrendamiento financiero realizado con un operador de un país tercero y que por lo tanto hayan sido tachados temporalmente del Registro de un Estado miembro de la CEE.
- **d)** Un avión que sustituya a otro destruido accidentalmente, cuando el operador no pueda sustituirlo por un aparato similar y con la certificación acústica, a que se refiere el apartado 1 del artículo 2.º, siempre que el avión que sustituya al destruido se matricule dentro del año que sigue a la destrucción de éste.
- **e)** Aviones equipados de motores con una relación de derivación igual o superior a 2.

Artículo 4.º

Se podrán autorizar excepciones al artículo 2.º por un primer período que no exceda de tres años, renovables por períodos que no sobrepasen una duración de dos años, siempre y cuando dichas excepciones expiren el 31 de diciembre de 1995, en los casos de:

- Aviones en régimen de arrendamiento financiero realizado en un país tercero por un período breve, siempre que el operador demuestre que es práctica corriente de su sector industrial y que, en su defecto, sus operaciones se verían perjudicadas.

- Los aviones para los cuales un operador presente la prueba de que, en caso de no poder utilizarlos, la continuación de sus actividades se vería anormalmente comprometida.

Artículo 5.º

1. Cuando se autorice una excepción de las previstas en los artículos 3.º y 4.º del presente Real Decreto, se informará a las autoridades competentes de los otros Estados miembros de la CEE y a la Comisión de la Comunidad Europea.

2. Se reconocerán las excepciones autorizadas por otros Estados de la CEE de conformidad con los artículos 3.º y 4.º

Artículo 6.º

Los aviones matriculados en otros Estados que utilicen aeródromos y aeropuertos españoles, deberán cumplir los requisitos exigidos a los aviones matriculados en España por el presente Real Decreto.

DISPOSICION ADICIONAL

Será competente para conceder las certificaciones y autorizaciones, así como para realizar las actuaciones gestoras a que se refiere el presente Real Decreto, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a través de la Dirección General de Aviación Civil.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.-

Se autoriza al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución del presente Real Decreto.

Segunda.-

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».