**Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones**

►**B** **DIRECTIVA 2002/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de 26 de marzo de 2002**

**sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(DO L 85 de 28.3.2002, p. 40)

Modificada por:

| | | Diario Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nº | página | fecha |
| ►**A1** | Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión | L 236 | 33 | 23.9.2003 |

▼B

# DIRECTIVA 2002/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**de 26 de marzo de 2002**

**sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

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

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([3]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([4]),

Considerando lo siguiente:

(1) Un objetivo clave de la política común de transportes es el desarrollo sostenible. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte de la Comunidad y la protección del medio ambiente.

(2) El desarrollo sostenible del transporte aéreo exige la introducción de medidas dirigidas a reducir la contaminación acústica producida por las aeronaves, en particular en los aeropuertos donde se producen problemas particulares de ruido.

(3) En el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se ha establecido una nueva norma de certificación acústica más estricta, definida en el volumen 1, segunda parte, capítulo 4, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que contribuirá a reducir los niveles de ruido en los alrededores de los aeropuertos a largo plazo.

(4) La norma del capítulo 4 se ha establecido con fines de certificación de las aeronaves, no como base para la introducción de restricciones operativas.

(5) La retirada gradual de los aviones clasificados en el capítulo 2 de conformidad con lo dispuesto 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 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988) ([5]) culminará el 1 de abril de 2002 y serán necesarias nuevas medidas para impedir que se agrave la contaminación acústica después de 2002, suponiendo que el transporte aéreo siga creciendo en Europa.

(6) El uso de aviones con un mejor rendimiento medioambiental puede contribuir a aprovechar de forma más eficaz la capacidad aeroportuaria disponible y fomentar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de acuerdo con las necesidades del mercado.

---

([1]) DO C 75 E de 26.3.2002, p. 318.

([2]) Dictamen emitido el 20 de marzo de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial).

([3]) Dictamen emitido el 14 de marzo de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial).

([4]) Dictamen del Parlamento Europeo de 13 de marzo de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial). Decisión del Consejo de 26 de marzo de 2002.

([5]) DO L 76 de 23.3.1992, p. 21; Directiva modificada cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 991/2001 de la Comisión (DO L 138 de 22.5.2001, p. 12).

▼B

(7) Un marco común de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas en los aeropuertos comunitarios que forme parte de un enfoque equilibrado en relación con la gestión del ruido contribuirá a salvaguardar los requisitos del mercado interior al introducir restricciones operativas similares en aeropuertos aquejados de problemas de ruido comparables. Esto incluye la evaluación del impacto del ruido en un aeropuerto y de las medidas disponibles para atenuar ese impacto, así como la selección de las medidas de atenuación del ruido apropiadas con el fin de lograr el máximo beneficio medioambiental con el mínimo coste posible.

(8) El Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ([1]), establece en sus artículos 8 y 9, entre otras cosas, la necesidad de notificar y examinar las restricciones operativas de reciente introducción. Conviene por tanto explicitar la relación entre esas disposiciones y las de la presente Directiva.

(9) Debe reconocerse el interés legítimo del sector del transporte aéreo en aplicar soluciones rentables para cumplir los objetivos en materia de gestión del ruido.

(10) La 33ª Asamblea de la OACI ha adoptado la Resolución A33/7 por la que introduce el concepto de un «enfoque equilibrado» en relación con la gestión del ruido. Este enfoque constituye un instrumento de acción para tratar el problema del ruido de los aviones, e incluye directrices internacionales para la introducción de restricciones operativas en los distintos aeropuertos. El concepto del enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves comprende cuatro elementos principales y exige una evaluación cuidadosa de todas las diferentes opciones para atenuar el ruido, a saber, la reducción del ruido de los aviones en la fuente, las medidas de ordenación y gestión del suelo, los procedimientos operativos de reducción del ruido y las restricciones operativas, sin perjuicio de las obligaciones legales pertinentes y de los acuerdos, las legislaciones y las políticas en vigor.

(11) El «enfoque equilibrado» es un paso importante para lograr una reducción de los niveles de ruido. Sin embargo, para alcanzar tal objetivo de forma efectiva y duradera se requieren asimismo normas técnicas más estrictas, por ejemplo sobre niveles de ruidos aplicables a aeronaves, y al mismo tiempo es necesario poner fuera de servicio las aeronaves más ruidosas.

(12) La Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental ([2]), que es una directiva horizontal que se refiere a todos los modos de transporte, ha establecido un planteamiento común para la evaluación y gestión del ruido ambiental y persigue vigilar el ruido ambiental en las grandes aglomeraciones y en las cercanías de las principales infraestructuras de transportes, incluidos los aeropuertos, poner a disposición del público información sobre el ruido ambiental y sus efectos y la elaboración por las autoridades competentes de planes de actuación para prevenir y reducir el ruido ambiental cuando sea necesario y para mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea buena.

(13) La Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente ([3]), establece ya disposiciones para un examen en profundidad de los proyectos aeroportuarios que incluyan medidas de lucha contra el ruido. Estas disposiciones pueden considerarse parcialmente

([1]) DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.
([2]) La Directiva se está elaborando y será de aplicación tras su adopción.
([3]) DO L 175 de 5.7.1985, p. 40; Directiva modificada por la Directiva 97/11/CE (DO L 73 de 14.3.1997, p. 5).

▼B

conformes a los requisitos de evaluación que establece la presente Directiva en lo que se refiere a los proyectos de ampliación de infraestructuras aeroportuarias.

(14) Es posible que de la evaluación se deduzca que los objetivos solamente pueden lograrse mediante restricciones de la oferta de nuevos servicios y mediante la retirada gradual de las aeronaves que sólo cumplen en pequeña medida las normas de certificación acústica del capítulo 3.

(15) Deben reconocerse los problemas de ruido particulares de los aeropuertos ubicados en el centro de grandes aglomeraciones urbanas («aeropuertos urbanos») permitiendo el establecimiento de normas más estrictas.

(16) Es necesario finalizar la lista indicativa de aeropuertos urbanos partiendo de la información proporcionada por los Estados miembros.

(17) La ampliación de las infraestructuras aeroportuarias debe fomentarse para salvaguardar el desarrollo sostenible de las actividades de transporte aéreo.

(18) Es necesario permitir la continuación de las medidas de gestión del ruido que ya aplican algunos aeropuertos y la autorización de determinados ajustes técnicos de las restricciones operativas parciales.

(19) Debe evitarse que los operadores establecidos en países en desarrollo tengan que soportar dificultades económicas excesivas permitiendo la concesión, llegado el caso, de las exenciones pertinentes acompañadas de las salvaguardias correspondientes para evitar abusos.

(20) En relación con las propuestas de medidas relacionadas con el ruido, incluida la imposición de nuevas restricciones operativas, es necesario garantizar la transparencia y la celebración de consultas con todas las partes interesadas.

(21) Debe avisarse a los operadores con una antelación suficiente de las nuevas restricciones operativas que vayan a imponerse.

(22) Conviene establecer las disposiciones necesarias para garantizar el derecho de recurso a un órgano de apelación, que puede ser un tribunal, contra la introducción de restricciones operativas.

(23) La presente Directiva es conforme a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad enunciados en el artículo 5 del Tratado. La introducción de restricciones operativas en los aeropuertos comunitarios puede contribuir a impedir un agravamiento de la contaminación acústica en los alrededores de los aeropuertos, pero existe el riesgo de que se falsee la competencia. Por consiguiente, la Comunidad puede lograr el objetivo perseguido de forma más eficaz mediante normas armonizadas para la introducción de restricciones operativas en el marco de las normas en materia de gestión del ruido. La presente Directiva se limita a lo estrictamente necesario para alcanzar dichos objetivos y no excede de lo necesario a tal fin.

(24) Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva se deben aprobar con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [1].

(25) Las disposiciones de la presente Directiva reemplazan a las del Reglamento (CE) nº 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 volumen 1, segunda parte, capítulo 3,

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, tercera edición (julio de 1993) [1] el cual, por consiguiente, debe derogarse.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

**Objetivos**

Los objetivos principales de la presente Directiva son:

a) establecer normas aplicables en la Comunidad con vistas a facilitar la introducción de restricciones operativas en los aeropuertos en modo coherente a fin de limitar o reducir el número de personas que padecen los efectos dañinos del ruido de los aviones;

b) crear un marco que satisfaga los requisitos del mercado interior;

c) fomentar un desarrollo de la capacidad aeroportuaria que sea sostenible desde el punto de vista medioambiental;

d) facilitar el logro de objetivos definidos de reducción del ruido en los diferentes aeropuertos;

e) permitir una posibilidad de elección entre las medidas disponibles con el fin de lograr el máximo beneficio medioambiental con el mínimo coste posible.

*Artículo 2*

**Definiciones**

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

a) «Aeropuerto»: un aeropuerto civil situado dentro de la Comunidad y que tenga más de 50 000 movimientos de aviones de reacción subsónicos civiles por año civil (siendo un movimiento un despegue o un aterrizaje), teniendo en cuenta el promedio de los tres años civiles anteriores a la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva al aeropuerto de que se trate.

b) «Aeropuerto urbano»: un aeropuerto situado en el centro de una gran aglomeración urbana, ninguna de cuyas pistas tenga un recorrido máximo de despegue de más de 2 000 metros y cuyo tráfico sea exclusivamente de vuelos directos a destinos intraeuropeos, donde un número significativo de personas se vean objetivamente afectados por el ruido de las aeronaves y donde cualquier incremento de los movimientos de las aeronaves represente una molestia adicional especialmente alta habida cuenta de la situación de ruido extremo. En el anexo I se enumeran esos aeropuertos. El anexo podrá ser modificado con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 3 del artículo 13.

c) «Aviones de reacción subsónicos civiles»: aviones con una masa máxima de despegue de 34 000 kg o más, o con una capacidad interior máxima certificada para el tipo de avión de que se trate superior a diecinueve plazas de pasajeros, excluidas las plazas reservadas para la tripulación.

d) «Aeronaves marginalmente conformes»: aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del volumen 1, segunda parte, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5EPNdB (nivel efectivo de ruido percibido en decibelios), donde el margen acumulado es la cifra expresada en EPNdB obtenida sumando los diferentes márgenes (es decir, las diferencias entre el nivel certificado de ruido y el nivel de ruido máximo permitido) en cada uno de los tres puntos de medición del ruido de referencia tal y como se definen en el volumen I, parte II, capítulo 3, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

[1] DO L 115 de 4.5.1999, p. 1.

▼B

e) «Restricciones operativas»: medidas relacionadas con el ruido que limitan o reducen el acceso de aviones de reacción subsónicos civiles a un aeropuerto. Se puede tratar de restricciones operativas destinadas a prohibir la explotación de aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como las restricciones operativas parciales que restrinjan la explotación de aviones de reacción subsónicos civiles en función del período temporal que se considere.

f) «Partes interesadas»: personas físicas o jurídicas afectadas, o que puedan verse afectadas, por la introducción de medidas de reducción del ruido, incluidas restricciones operativas, o que tengan un interés legítimo en la aplicación de dichas medidas.

g) «Enfoque equilibrado»: el enfoque con arreglo al cual los Estados miembros examinan las posibles medidas disponibles para hacer frente al problema del ruido en un aeropuerto situado en su territorio, atendiendo en particular a las repercusiones previsibles de una reducción de la contaminación acústica causada por las aeronaves en el origen de la misma, a las de la ordenación y la gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas.

*Artículo 3*

**Autoridad competente**

Los Estados miembros velarán por que existan autoridades independientes competentes en los asuntos que entren en el ámbito de aplicación de la Directiva.

*Artículo 4*

**Normas generales de gestión del ruido de las aeronaves**

1. Los Estados miembros adoptarán un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido en los aeropuertos situados en su territorio. También podrán examinar la posibilidad de recurrir a incentivos económicos como medida de gestión del ruido.

2. Cuando estudien posibles restricciones operativas, las autoridades competentes tendrán plenamente en cuenta los costes y beneficios probables de las distintas medidas aplicables, así como las características específicas de cada aeropuerto.

3. Las medidas o la serie de medidas que se tomen con arreglo a la presente Directiva no serán más restrictivas de lo necesario para lograr el objetivo medioambiental establecido para un aeropuerto concreto y no darán lugar a discriminación alguna por razón de la nacionalidad o identidad de la compañía aérea o del constructor aeronáutico.

4. Las restricciones operativas, basadas en los resultados, deberán apoyarse en los niveles acústicos de las aeronaves que se hayan determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (volumen 1, anexo 16, tercera edición) (julio 1993).

*Artículo 5*

**Normas de evaluación**

1. Cuando se examine una decisión relativa a restricciones operativas deberá tenerse en cuenta la información especificada en el anexo II, en la medida en que sea adecuado y posible, para lo relativo a las restricciones operativas de que se trate y a las características del aeropuerto.

2. Cuando los proyectos estén sujetos a una evaluación de impacto ambiental en aplicación de la Directiva 85/337/CEE, la evaluación llevada a cabo con arreglo a las disposiciones de la mencionada Directiva se considerará conforme a los requisitos establecidos en el apartado 1, siempre que para la evaluación se haya tenido en cuenta,

▼B

en la medida de lo posible, la información especificada en el anexo II de la presente Directiva.

*Artículo 6*

**Normas sobre la introducción de restricciones operativas destinadas a retirar las aeronaves marginalmente conformes**

1. Si la evaluación de todas las medidas disponibles, incluidas las restricciones operativas parciales, efectuada de conformidad con los requisitos del artículo 5 demuestra que para la realización de los objetivos de la presente Directiva es necesario introducir restricciones destinadas a retirar las aeronaves marginalmente conformes, en lugar del procedimiento previsto en el artículo 9 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 se aplicarán las siguientes normas en el aeropuerto de que se trate:

a) transcurridos seis meses desde la finalización de la evaluación y la decisión sobre la introducción de una restricción operativa, no se permitirán servicios adicionales en comparación con el período correspondiente del año anterior con aeronaves marginalmente conformes en el aeropuerto de que se trate;

b) transcurridos al menos seis meses desde entonces, se podrá obligar a cada operador a reducir el número de movimientos de las aeronaves marginalmente conformes que explote en ese aeropuerto a un ritmo anual no superior al 20 % del número total inicial de dichos movimientos.

2. De acuerdo con las normas de evaluación previstas en el artículo 5, las autoridades gestoras de los aeropuertos urbanos enumerados en el anexo I podrán introducir medidas más rigurosas en cuanto a la definición de aeronaves marginalmente conformes siempre y cuando esas medidas no afecten a los aviones de reacción subsónicos civiles que cumplan, a la vista del certificado original o renovado correspondiente, las normas acústicas enumeradas en volumen 1, segunda parte, capítulo 4, anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

*Artículo 7*

**Restricciones operativas en vigor**

Lo dispuesto en el artículo 5 no se aplicará:

a) a las restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva;

b) a los cambios técnicos menores en las restricciones operativas parciales que no tengan implicaciones económicas importantes para las compañías aéreas en ningún aeropuerto comunitario concreto y que hayan sido introducidos tras la entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 8*

**Exenciones para aeronaves matriculadas en países en desarrollo**

Las aeronaves marginalmente conformes matriculadas en países en desarrollo estarán exentas del cumplimiento de las disposiciones del artículo 6 durante un período de 10 años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, siempre y cuando:

a) esas aeronaves hayan recibido una certificación que acredite que cumplen las disposiciones sobre emisiones acústicas conforme a las normas especificadas en el volumen 1, segunda parte, capítulo 3, del anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y hayan sido explotadas en el aeropuerto de la Comunidad de que se trate entre el 1 de enero de 1996 y el 31 de diciembre de 2001 («el período de referencia»), y

b) esas aeronaves hayan estado matriculadas, durante el período de referencia, en el país en desarrollo afectado y sigan siendo explotadas por una persona física o jurídica establecida en ese país.

▼B

*Artículo 9*

**Exenciones para vuelos concretos de carácter excepcional**

En determinados casos particulares, los Estados miembros podrán autorizar, en los aeropuertos situados en su territorio, los vuelos concretos de aeronaves marginalmente conformes que no puedan tener lugar de conformidad con las demás disposiciones de la presente Directiva.

Estas exenciones se aplicarán exclusivamente a:

a) aeronaves cuya utilización en un caso concreto sea de carácter tan excepcional que no resulte razonable denegar una exención temporal;

b) aeronaves en vuelos no comerciales para trabajos de reforma, reparación o mantenimiento.

*Artículo 10*

**Consulta y transparencia**

Los Estados miembros garantizarán que, para la aplicación de los artículos 5 y 6, se establezcan, de conformidad con la legislación nacional aplicable, procedimientos de consulta con todas las partes interesadas.

*Artículo 11*

**Información pública**

1. Los Estados miembros garantizarán que, cuando se introduzca cualquier nueva restricción operativa, se informe por anuncios a todas las partes interesadas, explicando las razones de la medida y teniendo en cuenta los elementos pertinentes del enfoque equilibrado:

a) seis meses antes de la entrada en vigor de las medidas previstas en la letra a) del apartado 1 del artículo 6;

b) un año antes de la entrada en vigor de las medidas previstas en la letra b) del apartado 1 y en el apartado 2 del artículo 6;

c) en el caso de las medidas contempladas en el artículo 6, dos meses antes de la reunión de programación de horarios para el período de programación correspondiente.

2. Los Estados miembros informarán inmediatamente a los demás Estados miembros y a la Comisión de cualquier nueva restricción operativa contemplada en la presente Directiva que hayan decidido aplicar en un aeropuerto de su territorio.

*Artículo 12*

**Derecho de recurso**

Los Estados miembros velarán por que exista un derecho de recurso contra las medidas adoptadas con arreglo al artículo 6 y a la letra b) del artículo 7 ante un órgano de apelación distinto de la autoridad que haya adoptado la medida impugnada, de conformidad con la legislación y las normas de procedimiento nacionales.

*Artículo 13*

**Comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en aplicación del artículo 11 del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

2. El Comité podrá ser consultado por la Comisión sobre cualquier asunto relativo a la aplicación de la presente Directiva.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼B

4. El Comité tomará nota de la evaluación elaborada por los Estados miembros de conformidad con el artículo 5 y de las medidas que hayan adoptado o se propongan adoptar sobre la base de dicha evaluación.

*Artículo 14*

**Información y revisión**

Los Estados miembros remitirán a la Comisión, a petición de ésta, información sobre la aplicación de la presente Directiva.

En un plazo máximo de cinco años desde la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre su aplicación.

El informe irá acompañado en su caso de propuestas para la revisión de la presente Directiva.

Dicho informe contendrá una evaluación de la eficacia de la misma y, en particular, de la necesidad de revisar la definición de aviones marginalmente conformes que figura en la letra d) del artículo 2 en favor de requisitos más rigurosos.

*Artículo 15*

**Derogación**

El Reglamento (CE) nº 925/1999 quedará derogado con efectos a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 16*

**Aplicación**

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el 28 de septiembre de 2003. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

*Artículo 17*

**Entrada en vigor**

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

*Artículo 18*

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼B

*ANEXO I*

**Lista de aeropuertos urbanos**

Berlin-Tampelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼A1

Port lotniczy Łódź - Lublinek

▼B

*ANEXO II*

**Información a la que se refiere el apartado 1 del artículo 5**

1. Inventario actual

1.1. Una descripción del aeropuerto, incluida información sobre su capacidad, situación, alrededores, volumen de tráfico aéreo, composición del mismo y composición de las pistas de despegue.

1.2. Una descripción de los objetivos medioambientales para el aeropuerto y el contexto nacional.

1.3. Detalles sobre las curvas de ruido correspondientes al año en curso y a los años anteriores, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves. Descripción del método de cálculo utilizado para trazar las curvas.

1.4. Una descripción de las medidas ya aplicadas para reducir los niveles de ruido de los aviones: por ejemplo, información sobre la ordenación y gestión del suelo; programas de aislamiento acústico; procedimientos operativos tales como PANS-OPS; restricciones operativas tales como limitaciones de los límites acústicos, límites o prohibición de vuelos nocturnos, tasas sobre el ruido; uso de pistas preferentes, rutas preferidas para minimizar el ruido/control de las rutas y mediciones del ruido.

2. Previsiones en caso de que no se adopten nuevas medidas

2.1. Descripciones de las ampliaciones del aeropuerto (si las hubiera) ya aprobadas y programadas, por ejemplo, aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales, y composición prevista del tráfico futuro, así como crecimiento previsto.

2.2. Por lo que respecta a la ampliación de la capacidad del aeropuerto, beneficios de dicha capacidad adicional.

2.3. Descripción del efecto sobre el nivel general de ruido en caso de que no se adopten nuevas medidas, así como de aquellas medidas ya previstas para minimizar el impacto del ruido en ese mismo período.

2.4. Curvas de ruido previstas, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves. Distinción entre zonas residenciales antiguas y de nueva construcción.

2.5. Evaluación de las consecuencias y costes posibles de la inacción para reducir el impacto de un aumento de la contaminación acústica en caso de que se prevea esta circunstancia.

3. Evaluación de medidas adicionales

3.1. Descripción de las medidas adicionales disponibles como parte de las distintas opciones mencionadas en el apartado 1 del artículo 4 y, en particular, indicación de las principales razones para su selección. Descripción de las medidas elegidas para un examen en mayor profundidad e información más detallada sobre el coste de introducción de dichas medidas; el número previsto de personas que vayan a beneficiarse y plazos correspondientes, así como clasificación de las medidas según su eficacia global.

3.2. Evaluación de la relación coste/eficacia o costes/beneficios de la introducción de medidas específicas, habida cuenta de los efectos socioeconómicos de las medidas sobre los usuarios del aeropuerto: operadores (pasajeros y mercancías); viajeros y comunidades locales.

3.3. Examen somero de los posibles efectos de las medidas propuestas, desde el punto de vista medioambiental y de la competencia, sobre otros aeropuertos, los operadores y otras partes interesadas.

3.4. Razones de la elección de la opción preferida.

3.5. Un resumen no técnico.

4. Relación con la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental

4.1. Cuando se hayan elaborado mapas de ruido o planes de actuación contra el ruido en aplicación de la mencionada Directiva, éstos servirán para proporcionar la información exigida en el presente anexo.

▼B

4.2. La evaluación de la exposición al ruido (esto es, el trazado de las curvas de ruido y la determinación del número de personas afectadas) se efectuará mediante, al menos, los indicadores de ruido comunes Lden y Lnight definidos en la Directiva mencionada más arriba, si se dispone de ellos.