

PODER EJECUTIVO

AMBIENTE

Establecen Límites Máximos Permisibles de ruido generado por las aeronaves que operan en el territorio nacional

**DECRETO SUPREMO
N° 005-2019-MINAM**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú establece que toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, en adelante la Ley, el Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica, entre otros, las normas que sean necesarias para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la citada Ley;

Que, el numeral 32.1 del artículo 32 de la Ley define a los Límites Máximos Permisibles - LMP, como la medida de concentración o grado de elementos, sustancias o parámetros físicos, químicos y biológicos, que caracterizan a un efluente o una emisión, que al ser excedida causa o puede causar daños a la salud, al bienestar humano y al ambiente. Su determinación corresponde al Ministerio del Ambiente. Su cumplimiento es exigible legalmente por el Ministerio del Ambiente y los organismos que conforman el Sistema Nacional de Gestión Ambiental. Los criterios para la determinación de la supervisión, fiscalización y sanción serán establecidos por dicho Ministerio;

Que, el numeral 33.1 del artículo 33 de la Ley señala que la Autoridad Ambiental Nacional dirige el proceso de elaboración y revisión de Estándares de Calidad Ambiental - ECA y LMP y, en coordinación con los sectores correspondientes, elabora o encarga las propuestas de ECA y LMP, los que serán remitidos a la Presidencia del Consejo de Ministros para su aprobación mediante Decreto Supremo;

Que, asimismo, el numeral 33.4 del artículo 33 de la Ley, establece que, en el proceso de revisión de los parámetros de contaminación ambiental, con la finalidad de determinar nuevos niveles de calidad, se aplica el principio de gradualidad, permitiendo ajustes progresivos a dichos niveles para las actividades en curso;

Que, conforme a lo dispuesto en el literal d) del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1013, Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, este ministerio tiene como función específica elaborar los ECA y LMP, los cuales deberán contar con la opinión del sector correspondiente y ser aprobados mediante Decreto Supremo;

Que, conforme al numeral 33.2 del artículo 33 de la Ley, la Autoridad Ambiental Nacional, en el proceso de elaboración de los ECA, LMP y otros estándares o parámetros para el control y la protección ambiental, debe tomar en cuenta los establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) o de las entidades de nivel internacional especializadas en cada uno de los temas ambientales;

Que, a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en la Conferencia Internacional de Aviación Civil realizada en Chicago y aprobado por Resolución Legislativa N° 10358, se crea la Organización de Aviación Civil Internacional, que tiene como fines y objetivos desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional;

Que, el Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, denominado "Protección del medio ambiente", Volumen I - Ruido de las aeronaves, consolida

las directrices y métodos recomendados sobre la protección del medio ambiente y el enfoque equilibrado para la gestión del ruido generado por aeronaves, así como también, establece criterios para reconocer como válidas las homologaciones acústicas concedidas por otros Estados contratantes, siempre que se cumplan los requisitos especificados en dicho Anexo 16;

Que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 30370, Ley que regula la gestión ambiental del ruido generado por aeronaves, el Ministerio del Ambiente mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, establece sobre la base de criterios de protección a la salud y al ambiente y en función a un análisis de impacto regulatorio sobre el subsector aeronáutico y poblaciones involucradas, los límites máximos permisibles de ruido generado por las aeronaves que operan en el territorio nacional;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 460-2018-MINAM, el Ministerio del Ambiente dispuso la republicación del proyecto de Decreto Supremo que establece los LMP de ruido para aeronaves, en cumplimiento del artículo 39 del Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales, aprobado por Decreto Supremo N° 002-2009-MINAM, y el artículo 14 del Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS; en virtud de la cual se recibieron aportes y comentarios al mismo;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente; el Decreto Legislativo N° 1013, Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente; y, el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, aprobado por Decreto Supremo N° 002-2017-MINAM;

DECRETA:

Artículo 1.- Aprobación de los Límites Máximos Permisibles

Apruébanse los Límites Máximos Permisibles de ruido generado por las aeronaves que operan en el territorio nacional, contemplados en el Anexo I que forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

El presente Decreto Supremo es aplicable a las aeronaves civiles de matrícula peruana o extranjera que realicen o soliciten realizar operaciones dentro del territorio peruano, conforme a lo señalado en el Anexo I.

Artículo 3.- Control de los Límites Máximos Permisibles

El control de los Límites Máximos Permisibles es realizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4.- Glosario de Términos y Símbolos

Para la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto Supremo, se establece el Glosario de Términos y Símbolos contenidos en el Anexo II que forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 5.- Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por la Ministra del Ambiente y la Ministra de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los treinta y un días del mes de mayo del año dos mil diecinueve.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

LUCÍA DELFINA RUÍZ OSTOIC
Ministra del Ambiente

MARIA ESPERANZA JARA RISCO
Ministra de Transportes y Comunicaciones

ANEXO I
LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES DE RUIDO GENERADO POR LAS AERONAVES QUE OPERAN EN EL TERRITORIO NACIONAL

TIPO I: AVIONES DE REACCIÓN SUBSÓNICOS ⁽¹⁾									
I.1 Aviones de reacción subsónico – Solicitud del certificado de tipo presentada antes del 6 de octubre de 1977									
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1000 kg		0		34		272			
Nivel de ruido lateral (EPNdB)		102		91,83 + 6,64 log M		108			
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB)		102		91,83 + 6,64 log M		108			
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)		93		67,56 + 16,61 log M		108			
I.2 Versiones derivadas con respecto a las cuales se haya presentado la solicitud de certificación de modificación del diseño de tipo el 26 de noviembre de 1981, o en fecha posterior.									
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg		0	34	35	48,3	66,72	133,45	280	325 400
Nivel de ruido lateral (EPNdB) Todos los aviones		97		83,87 + 8,51 log M		106			
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB) Todos los aviones		101		89,03 + 7,75 log M		108			
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB) Todos los aviones		2 motores		93		70,62 + 13,29 log M		104	
		3 motores		93	67,56 + 16,61 log M		73,62 + 13,29 log M		107
		4 motores		93	67,56 + 16,61 log M		74,62 + 13,29 log M		108
Excepciones: Los aviones de reacción subsónicos que: - Sólo necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud o menos, con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad. - Estén propulsados por motores con una relación de dilución de 2 o mayor, y respecto a los cuales se hubiese otorgado por primera vez al avión en cuestión el certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de marzo de 1972. - Estén propulsados por motores con una relación de dilución inferior a 2 y con respecto a los cuales se haya presentado la solicitud de certificado de tipo antes del 1 de enero de 1969 y se hubiese otorgado por primera vez al avión en cuestión el certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 1976.									

TIPO II: AVIONES DE REACCIÓN SUBSÓNICOS Y PROPULSADOS POR HÉLICE ⁽²⁾									
II.1	Aviones de reacción subsónicos – Solicitud del certificado de tipo presentada el 6 de octubre de 1977 o después de esa fecha y antes del 1 de enero de 2006, incluidas sus versiones derivadas.								
II.2	Aviones de más de 8 618 kg propulsados por hélice – Solicitud del certificado de tipo presentada el 1 de enero de 1985 o después de esa fecha y antes del 1 de enero de 2006, incluidas sus versiones derivadas.								
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg		0	20,2	28,6	35	48,1	280 385 400		
Nivel de ruido lateral a plena potencia (EPNdB) Todos los aviones			94		80,87 + 8,51 log M			103	
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB) Todos los aviones			98		86,03 + 7,75 log M			105	
Niveles de ruido de sobrevuelo (EPNdB)	1 ó 2 motores	89			66,65 + 13,29 log M			101	
	3 motores	89		69,65 + 13,29 log M			104		
	4 motores o más	89	71,65 + 13,29 log M			106			
Excepciones: Los aviones propulsados por hélice específicamente diseñados y utilizados para fines agrícolas o de extinción de incendios que tengan las siguientes características: - Aviones que sólo necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud o menos, con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad, con respecto a los cuales se haya presentado la solicitud de un certificado de tipo el 6 de octubre de 1977 o después de esa fecha, y antes del 1 de enero de 2006; y - A todos los aviones propulsados por hélice, comprendidas sus versiones derivadas, cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 8 618 kg, con respecto a los cuales se haya presentado la solicitud de un certificado de tipo el 1 de enero de 1985 o entre esa fecha y el 1 de enero de 2006.									

TIPO III: AVIONES DE REACCIÓN SUBSÓNICOS Y PROPULSADOS POR HÉLICE ⁽³⁾									
III.1.	Aviones de reacción subsónicos y aviones propulsados por hélice con una masa máxima certificada de despegue de 55 000 kg o más – Solicitud del certificado de tipo presentada el 1 de enero de 2006 o después de esa fecha y antes del 31 de diciembre de 2017, incluidas sus versiones derivadas.								
III.2.	Aviones de reacción subsónicos con una masa máxima certificada de despegue de menos de 55 000 kg – Solicitud del certificado de tipo presentada el 1 de enero de 2006 o después de esa fecha y antes del 31 de diciembre de 2020, incluidas sus versiones derivadas.								
III.3.	Aviones propulsados por hélice con una masa máxima certificada de despegue de más de 8 618 kg e inferior a 55 000 kg – Solicitud del certificado de tipo presentada el 1 de enero de 2006 o después de esa fecha y antes del 31 de diciembre de 2020, incluidas sus versiones derivadas.								
III.4.	Asimismo, todos los aviones de reacción subsónicos y a todos los aviones propulsados por hélice que hubiesen sido originalmente homologados en el sentido de que satisfacían el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 o Capítulo 5, para los cuales se solicita la re homologación respecto al Capítulo 4.								
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg		0	20,2	28,6	35	48,1	280 385 400		
Nivel de ruido lateral a plena potencia (EPNdB) Todos los aviones			94		80,87 + 8,51 log M			103	
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB) Todos los aviones			98		86,03 + 7,75 log M			105	
Niveles de ruido de sobrevuelo (EPNdB)		1 ó 2 motores		89		66,65 + 13,29 log M			101
		3 motores		89		69,65 + 13,29 log M			104
		4 motores o más		89	71,65 + 13,29 log M			106	

Excepciones:
- Los aviones de reacción subsónicos que necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud o menos, con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad.
- Los aviones propulsados por hélice específicamente diseñados y utilizados para fines agrícolas o de extinción de incendios, o planeadores con motor de sustentación.

TIPO IV: AVIONES DE MÁS DE 8 618 KG PROPULSADOS POR HÉLICE ⁽⁴⁾									
IV.1 Solicitud del certificado de tipo presentada el 6 de octubre de 1977 o entre esa fecha y el 1 de enero de 1985.									
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg		5,7	34,0		358,9 384,7				
Nivel de ruido lateral (EPNdB)		96		85,83 + 6,64 log M		103			
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB)		98		87,83 + 6,64 log M		105			
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)		89		63,56 + 16,61 log M		106			



IV.2 Solicitud del certificado de tipo presentada antes del 6 de octubre de 1977 y que sean: IV.2.1 Versiones derivadas para las cuales la solicitud de certificado de modificación del diseño de tipo se haya presentado el 6 de octubre de 1977 o en fecha posterior; o IV.2.2 Aviones individuales para los cuales se haya expedido por primera vez un certificado de aeronavegabilidad el 26 de noviembre de 1981 o en fecha posterior.			
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg	0	34	272
Nivel de ruido lateral (EPNdB)	102	91,83 + 6,64 log M	108
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB)	102	91,83 + 6,64 log M	108
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)	93	67,56 + 16,61 log M	108
Excepciones: - Los aviones de reacción subsónicos que necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud o menos, con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad. - Los aviones propulsados por hélice específicamente diseñados y utilizados para fines agrícolas o de extinción de incendios.			

TIPO V: AVIONES DE NO MÁS DE 8 618 KG PROPULSADOS POR HÉLICE ⁽⁵⁾			
V.1 Solicitud del certificado de tipo presentado el 1 de enero de 1975 o entre esa fecha y el 17 de noviembre de 1988.			
V.2 Cuando se haya otorgado por primera vez el certificado de aeronavegabilidad el 1 de enero de 1980 o después de esa fecha.			
V.3 Solicitud del certificado de tipo presentado antes del 17 de noviembre de 1993.			
V.4 Versiones derivadas especificadas en el numeral 6.2 del Tipo VI con respecto a las cuales se haya presentado la solicitud de certificado de modificación del diseño de tipo antes del 17 de noviembre de 1993.			
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg	0	0,6	1,5
Nivel de ruido en dB(A)	68	60 + 13,33 M	80
Excepciones: - Los aviones de reacción subsónicos que necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud o menos, con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad. - Los aviones propulsados por hélice específicamente diseñados y utilizados para fines agrícolas o de extinción de incendios.			
TIPO VI: AVIONES DE NO MÁS DE 8 618 KG PROPULSADOS POR HÉLICE ⁽⁶⁾			
VI.1 Solicitud del certificado de tipo presentado el 17 de noviembre de 1988 o después.			
VI.2 Versiones derivadas con respecto a las cuales se haya presentado la solicitud de certificado de modificación del diseño de tipo el 17 de noviembre de 1988 o después de la fecha.			
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg	0	0,6	1,4
Nivel de ruido en dB(A)	76	83,23 + 32,67 log M	88
VI.3 Aviones monomotores, salvo los de flotadores o anfíbios: VI.3.1 Solicitud del certificado de tipo presentada el 4 de noviembre de 1999, o después, incluidas sus versiones derivadas. VI.3.2 Versiones derivadas de aviones para los cuales se haya presentado la solicitud del certificado de tipo antes del 4 de noviembre de 1999 y para los cuales se haya presentado la solicitud de certificado de modificación del diseño de tipo el 4 de noviembre de 1999. VI.3.3 Versiones derivadas descritas en el 6.3.2., respecto a las cuales se haya presentado la solicitud de certificado de modificación del diseño de tipo antes del 4 de noviembre de 2004 y que excedieran los LMP del presente ítem aplicarán las reglas dadas en los ítem 6.1 y 6.2			
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg	0	0,57	1,5
Nivel de ruido en dB(A)	70	78,71 + 35,70 log M	85
Excepciones: - Los aviones de reacción subsónicos que necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud o menos, con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad. - Los aviones propulsados por hélice específicamente diseñados y utilizados para fines agrícolas o de extinción de incendios, o planeadores con motor de sustentación.			

TIPO VII: HELICÓPTEROS⁽⁷⁾			
VII.1 Solicitud del certificado de tipo presentada el 1 de enero de 1985, o después de esa fecha.			
VII.2 Versiones derivadas para el cual se haya presentado una solicitud del certificado de la modificación del diseño de tipo el 17 de noviembre de 1988 o después de esa fecha.			
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg	0	0,788	80,0
Nivel de ruido de despegue (EPNdB)	89	90,03 + 9,97 log M	109
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB)	90	91,03 + 9,97 log M	110
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)	88	89,03 + 9,97 log M	108
VII.3 Todos los helicópteros incluidas sus versiones derivadas, para los cuales se haya presentado una solicitud del certificado de tipo el 21 de marzo de 2002, o después de esa fecha.			
M = Masa máxima de despegue en 1 000 kg	0	0,788	80,0
Nivel de ruido de despegue (EPNdB)	86	87,03 + 9,97 log M	106
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB)	89	90,03 + 9,97 log M	109
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)	84	85,03 + 9,97 log M	104
Excepciones: - Los helicópteros diseñados y utilizados específicamente para trabajos agrícolas, para extinción de incendios o para el transporte de cargas por eslingas.			
TIPO VIII: HELICÓPTEROS DE NO MÁS DE 3 175 KG DE MASA MÁXIMA CERTIFICADA DE DESPEGUE ⁽⁸⁾			
VIII.1 Solicitud del certificado de tipo presentado el 11 de noviembre de 1993 o después de esa fecha.			
VIII.2 Versiones derivadas para el cual se haya presentado la solicitud del certificado de la modificación del diseño de tipo el 11 de noviembre de 1993 o después de esa fecha.			
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg	0	0,788	3,175
Nivel de ruido en dB SEL	82	83,03 + 9,97 log M	
VIII.3 Todos los helicópteros incluidas sus versiones derivadas, para los cuales se haya presentado la solicitud del certificado de tipo el 21 de marzo de 2002, o después de esa fecha.			
M = Masa máxima de despegue en 1 000 kg	0	1,417	3,175
Nivel de ruido en dB SEL	82	80,49 + 9,97 log M	

Excepciones: - Los helicópteros diseñados y utilizados específicamente para trabajos agrícolas, para extinción de incendios o para el transporte de cargas por eslingas.				
TIPO IX: AERONAVES DE ROTOR BASCULANTE ⁽⁹⁾				
IX.1 Aeronaves de rotor basculante, incluida sus versiones derivadas, respecto a las cuales se haya presentado la solicitud del certificado de tipo el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha.				
M = Masa máxima de despegue en unidades de 1 000 kg		0	0,788	80,0
Nivel de ruido de despegue (EPNdB)		89	90,03 + 9,97 log M	109
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB)		90	91,03 + 9,97 log M	110
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)		88	89,03 + 9,97 log M	108
TIPO X: AVIONES DE REACCIÓN SUBSÓNICOS Y PROPULSADOS POR HÉLICE ⁽¹⁰⁾				
X.1 Aviones de reacción subsónicos y aviones propulsados por hélice con una masa máxima certificada de despegue de 55 000 kg o más – Solicitud del certificado de tipo presentado el 31 de diciembre de 2017 o después de esa fecha, incluidas sus versiones derivadas.				
X.2 Aviones de reacción subsónicos con una masa máxima certificada de despegue de menos de 55 000 kg - Solicitud del certificado de tipo presentado el 31 de diciembre de 2020 o después de esa fecha, incluidas sus versiones derivadas.				
X.3 Aviones propulsados por hélice con una masa máxima certificada de despegue de más de 8 618 kg e inferior a 55 000 kg Solicitud del certificado de tipo presentado el 31 de diciembre de 2020 o después de esa fecha, incluidas sus versiones derivadas.				
X.4 Asimismo todos los aviones de reacción subsónicos y a todos los aviones propulsados por hélice que hubiesen sido originalmente homologados en el sentido que satisficieran el Anexo 16, Volumen I, Capítulo 3 Capítulo 4 o Capítulo 5, para los cuales se solicita la re homologación respecto al Tipo X				
M = Masa máxima de despegue en 1000 kg		0	2	8,618 20,234 28,615 35 48,125 280 385 400
Nivel de ruido lateral a plena potencia (EPNdB) Todos los aviones		88,6	86,03754 + 8,512295 log M	94 80,86511 + 8,50668 log M 103
Nivel de ruido de aproximación (EPNdB) Todos los aviones		93,1	90,77481 + 7,72412 log M	98 86,03167 + 7,75117 log M 105
Nivel de ruido de sobrevuelo (EPNdB)	2 motores o menos	80,6	76,57059 + 13,28771 log M	89 66,64514 + 13,28771 log M 101
	3 motores			89 69,64514 + 13,28771 log M 104
	4 motores o más			89 71,64514 + 13,28771 log M 106

Excepciones: - Los aviones de reacción subsónicos que necesiten pistas (sin zona de parada ni zona libre de obstáculos) de 610 m de longitud, o menos con la masa máxima certificada para fines de aeronavegabilidad. - Los aviones propulsados por hélice específicamente diseñados y utilizados para fines agrícolas o de extinción de incendios, o planeadores con motor de sustentación.				
A efectos de la revisión del cumplimiento de los LMP de ruido de los tipos de aeronaves, el certificado de ruido a homologarse deberá consignar que el procedimiento de medición ha sido realizado de conformidad a lo establecido en el Anexo 16 de la OACI, según el detalle siguiente: (1) Para los LMP del TIPO I, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 2, o sus actualizaciones correspondientes. (2) Para los LMP del TIPO II, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 3, o sus actualizaciones correspondientes. (3) Para los LMP del TIPO III, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 4, o sus actualizaciones correspondientes. (4) Para los LMP del TIPO IV, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 5, o sus actualizaciones correspondientes. (5) Para los LMP del TIPO V, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 6, o sus actualizaciones correspondientes. (6) Para los LMP del TIPO VI, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 10, o sus actualizaciones correspondientes. (7) Para los LMP del TIPO VII, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 8, o sus actualizaciones correspondientes. (8) Para los LMP del TIPO VIII, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 11, o sus actualizaciones correspondientes. (9) Para los LMP del TIPO IX, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 13, o sus actualizaciones correspondientes. (10) Para los LMP del TIPO X, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 14, o sus actualizaciones correspondientes. EPNdB: Nivel efectivo de ruido percibido dB (A): Nivel de presión sonora de ponderación A lenta. dB SEL: Nivel de exposición al ruido (SEL)				

ANEXO II

GLOSARIO DE TÉRMINOS Y SÍMBOLOS

2.1 Términos

- Aeronave.-** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- Aeronave de despegue vertical.-** Aeronave más pesada que el aire capaz de realizar despegues y aterrizajes verticales y vuelos de baja velocidad, la cual depende principalmente de dispositivos de sustentación por motor o del empuje del motor para sustentarse durante estos regímenes de vuelo, así como de un plano o planos aerodinámicos no giratorios para sustentarse durante vuelos horizontales.
- Aeronave de rotor basculante.-** Aeronave de despegue vertical capaz de realizar despegues y aterrizajes verticales y vuelo sostenido a baja velocidad, que depende principalmente de rotores de motor montados en barquillas basculantes para la sustentación durante esos regímenes de vuelo y de perfiles alares no giratorios para sustentación durante vuelos de alta velocidad.
- Avión (aeroplano).-** Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.
- Avión subsónico.-** Avión incapaz de mantener el vuelo horizontal a velocidades que excedan de Mach 1.

- Certificado tipo.-** Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.
- Equipo externo (helicóptero).-** Todo instrumento, mecanismo, pieza, aparato, aditamento o accesorio que está sujetado al exterior del helicóptero o pende del mismo pero que no se utiliza ni está previsto que se utilice para operar o controlar un helicóptero en vuelo y no forma parte de la célula o el motor.
- Estado contratante.-** Estado miembro del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). Los Estados parte emplean las normas, políticas y métodos recomendados por la OACI para garantizar que sus operaciones y normas de aviación civil nacionales se ajusten a las normas internacionales, garantizando a su vez una operación segura y confiable.
- Estado de diseño.-** Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.
- Estado de matrícula.-** Estado en el cual está matriculada la aeronave.
- Helicóptero.-** Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.
- Planeador con motor de autosustentación.-** Avión con motor que dispone de potencia para mantener el nivel de vuelo pero no para despegar.



• **Relación de dilución.-** Relación entre la masa de aire que fluye a través de los conductos de derivación de una turbina de gas y la masa de aire que fluye a través de las cámaras de combustión, calculada para el empuje máximo con el motor estacionario en una atmósfera tipo internacional a nivel del mar:

• **Versión derivada de un avión.-** Un avión que desde el punto de vista de la aeronavegabilidad es similar al prototipo homologado en cuanto al ruido, pero con cambios en el diseño de tipo que pueden afectar adversamente a sus características de ruido.

• **Versión derivada de un helicóptero.-** Un helicóptero que desde el punto de vista de la aeronavegabilidad es similar al prototipo homologado en cuanto al ruido, pero con cambios en el diseño de tipo que pueden afectar adversamente a sus características de ruido.

2.2. Símbolos

SÍMBOLO	UNIDAD	SIGNIFICADO
EPNL	EPNdB	Nivel efectivo de ruido percibido.- Evaluador de un solo número para el paso de una aeronave, relativo a los efectos subjetivos del ruido de la aeronave en seres humanos, que consiste en la integración, durante la duración del ruido, del nivel de ruido percibido (PNL) ajustado por irregularidades espectrales (PNLT), normalizado hasta una duración de referencia de 10 segundos.
EPNL _A	EPNdB	EPNL de aproximación.- Nivel efectivo de ruido percibido en los puntos de medición de referencia de la aproximación de un avión.
EPNL _F	EPNdB	EPNL de sobrevuelo.- Nivel efectivo de ruido percibido en los puntos de medición de referencia del sobrevuelo de un avión.
EPNL _L	EPNdB	EPNL lateral.- Nivel efectivo de ruido percibido en los puntos de medición laterales del avión.
L _{AE}	dB SEL	Nivel de exposición al ruido (SEL).- Nivel de ruido de un suceso único de paso de una aeronave, que consiste en una integración, durante la duración del ruido, del nivel de sonido de ponderación A (dBA), normalizado hasta una duración de referencia de 1 segundo.
L _{AS}	dB (A)	Nivel de sonido de ponderación A lenta.- Nivel de sonido de ponderación A de la frecuencia y ponderación de tiempo S para determinado momento en el tiempo.
PNLT	TPNdB	Nivel de ruido percibido corregido por tono. Valor de PNL de determinado espectro ajustado para tener en cuenta las irregularidades espectrales.
SPL	dB	Nivel de presión acústica. Nivel de sonido, respecto a un nivel de referencia de 20 µPa, en cualquier momento que ocurre en una gama de frecuencias específica. Se calcula el nivel como diez veces el logaritmo a la base 10 de la relación de la presión acústica de media cuadrática temporal al cuadrado de la presión acústica de referencia de 20 µPa.

1775250-5

Designan Ejecutiva de Comunicación e Información del SENAMHI

RESOLUCIÓN DE PRESIDENCIA EJECUTIVA Nº 081-2019-SENAMHI/PREJ

Lima, 30 de mayo de 2019

VISTOS:

El Proveído Nº D001426-2019-SENAMHI-GG de la Gerencia General; la Nota de Elevación Nº D000092-2019-

SENAMHI-ORH y el Informe Nº D000009-2019-SENAMHI-ORH-RVR de la Oficina de Recursos Humanos; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Ley Nº 24031, Ley del Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología, modificada por la Ley Nº 27188, establece que el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú – SENAMHI es un organismo público descentralizado, con personería jurídica de derecho público interno y autonomía técnica, administrativa y económica, el cual se encuentra adscrito como organismo público ejecutor al Ministerio del Ambiente, conforme a la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo Nº 1013;

Que, se encuentra vacante el cargo de Ejecutivo (a) de Comunicación e Información del SENAMHI, cargo considerado de confianza;

Con el visado del Gerente General, de la Directora (e) de la Oficina de Recursos Humanos y del Director de la Oficina de Asesoría Jurídica; y,

De conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante el Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS; la Ley Nº 27594, Ley que regula la participación del Poder Ejecutivo en el nombramiento y designación de funcionarios públicos; y el Reglamento de Organización y Funciones del SENAMHI, aprobado mediante el Decreto Supremo Nº 003-2016-MINAM;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Designar, a partir del 3 de junio de 2019, a la señora NELLY SOLEDAD AREVALO LEVEAU en el cargo de Ejecutiva de Comunicación e Información del Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú – SENAMHI.

Artículo 2.- Notificar la presente Resolución a la señora NELLY SOLEDAD AREVALO LEVEAU y a la Oficina de Recursos Humanos, para los fines pertinentes.

Artículo 3.- Disponer la publicación de la presente Resolución en el Diario Oficial El Peruano y en el Portal Web Institucional del SENAMHI (www.senamhi.gob.pe).

Regístrese, comuníquese y publíquese.

KEN TAKAHASHI GUEVARA

Presidente Ejecutivo

Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú – SENAMHI

1774813-1

DESARROLLO E INCLUSION SOCIAL

Designan Coordinador de Desarrollo Humano de la Unidad de Recursos Humanos del Programa Nacional de Apoyo Directo a los Más Pobres “JUNTOS”

RESOLUCIÓN DE DIRECCIÓN EJECUTIVA Nº 096-2019-MIDIS/PNADP-DE

Lima, 30 de mayo de 2019

VISTOS:

El Memorando Nº 000227-2019-MIDIS/PNADP-DE del 30 de mayo de 2019 emitido por la Dirección Ejecutiva, el Informe Nº 000208-2019-MIDIS/PNADP-URH del 30 de mayo de 2019 de la Unidad de Recursos Humanos y el Informe Nº 000244-2019-MIDIS/PNADP-UAJ del 30 de mayo de 2019 de la Unidad de Asesoría Jurídica; y,

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley Nº 29792 se crea el Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social, determinándose su ámbito, competencias, funciones y estructura orgánica básica;