



PARECER N.º 03/2008

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

de 1 de Setembro de 2008

respeitante a um regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE

"Aplicação do CAEP/7"

I. Generalidades

1. O presente parecer tem por finalidade sugerir à Comissão a alteração do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 da Comissão¹ ("Regulamento de Base"). O objectivo desta actividade de regulamentação encontra-se descrito adiante neste documento.
2. O parecer foi adoptado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação ("Agência")², em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento de Base.

II. Processo de consulta

3. Em 20 de Março de 2008, foi publicado no sítio Web da Agência o projecto de parecer respeitante a um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento de Base (Anúncio de proposta de alteração - NPA N.º 2008-02).
4. À data de encerramento de 1 de Maio de 2008, a Agência tinha recebido três observações da parte de três autoridades aeronáuticas nacionais.
5. Todas as observações recebidas foram tomadas em consideração e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (CRD), publicado no sítio Web da Agência em 26 de Junho de 2008 com vista a uma consulta de dois meses. Esse CRD inclui uma lista de todas as pessoas e/ou entidades que teceram observações e responderam às perguntas da Agência. Apenas foi recebida uma reacção em resposta ao CRD e, como esta reacção o apoiava, não foi necessário fazer quaisquer alterações ao documento.
6. Todas as observações recebidas apoiam a incorporação das alterações da OACI na legislação comunitária, bem como os consequentes ajustamentos do artigo 6.º do Regulamento de Base e do CS-36, tal como a Agência propunha.

III. Conteúdo do parecer da Agência

7. O presente parecer tem o objectivo de alterar o artigo 6.º do Regulamento de Base, a fim de actualizar a referência à última edição do Anexo 16. O conteúdo destas alterações é seguidamente explicado.

Alteração 9 do Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago

8. A alteração 9 às Normas internacionais e práticas recomendadas, protecção do ambiente – ruído das aeronaves (Anexo 16, Volume I, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional) foi aprovada pelo Conselho da OACI na quarta reunião da sua 183.ª Sessão, realizada em 7 de Março de 2008. O Conselho da OACI determinou que a alteração produzirá efeito, com excepção de qualquer parte em relação à qual a maioria dos Estados Contratantes notifique o seu desacordo até 20 de Julho de 2008. Na medida em que produza efeito, a alteração 9 será aplicável a partir de 20 de Novembro de 2008. Os Estados Contratantes da OACI foram notificados destas decisões por meio da circular aos Estados AN 1/61.2-08/20, de 28 de Março de 2008.

¹ Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p.1),

² Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação EASA MB 08-2007, 13.06.2007 ("Procedimento de Regulamentação").

9. A alteração 9 do Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago destina-se a esclarecer as questões administrativas e técnicas decorrentes da aplicação das acções de demonstração e orientações conexas para a certificação das aeronaves relativamente às emissões sonoras. Nos parágrafos seguintes, descrevem-se de forma mais pormenorizada algumas questões administrativas e técnicas importantes introduzidas pela alteração 9.

Alterações linguísticas em matéria de aplicabilidade

10. A alteração 8 do Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago substituiu a expressão anteriormente usada “certificado de aeronavegabilidade do protótipo” pelo termo “Certificado de Tipo” no Volume I, Capítulo 1 (Administração). Esta alteração reflectiu o uso corrente e harmonizou o Anexo 16, Volume I, com outros documentos da OACI. Subsequentemente, a alteração 9 pretende introduzir a mesma alteração em todo o Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago. Era, todavia, necessário ter o cuidado de conservar a noção de originalidade transmitida pelo termo “protótipo” já utilizado nesse documento; pelo que se introduziu na alteração 9 uma pequena alteração do parágrafo 1.10 do Capítulo 1 com o intuito de restituir às regras de aplicabilidade o seu significado inicial. Esta alteração referia-se à aplicação pelo Estado de Concepção e era, deste modo, coerente com a terminologia em matéria de aplicabilidade utilizada no Anexo 8 da Convenção de Chicago.
11. Tendo em vista uma maior harmonização com o Anexo 8 da Convenção de Chicago, a terminologia em matéria de aplicabilidade da alteração 9 do Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago refere agora a data de apresentação da candidatura e não a data de aceitação da candidatura.

Definições relativas à velocidade do vento

12. Até agora, as definições dos vários limites de velocidade do vento contidas no Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago eram ambíguas e incoerentes. Era particularmente importante clarificá-las, uma vez que a ultrapassagem dos limites de velocidade do vento é uma razão que obriga, com frequência, a suspender a realização dos testes de certificação em matéria de ruído, que são muito dispendiosos. As diferenças na aplicação técnica, devido a ambiguidades e incoerências, podem originar grandes diferenças nos custos da certificação entre os diversos candidatos, bem como na repetibilidade e precisão dos resultados. Utilizando as orientações formuladas pela Organização Meteorológica Mundial (OMM) e com o auxílio do aconselhamento especializado da Secção de Meteorologia da OACI, a alteração 9 do Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago introduz disposições que criam um conjunto de especificações tecnicamente válido e bem definido.

Actualização das referências da CEI

13. O Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago contém referências a várias normas da Comissão Electrónica Internacional (CEI) que estabelecem especificações para o equipamento utilizado na certificação das aeronaves relativamente às emissões sonoras. Ao longo dos anos, estas especificações foram sendo actualizadas pela CEI de modo a reflectirem os progressos técnicos no domínio da electrónica, do fabrico e da medição. A referência às normas mais recentes da CEI foi introduzida pela alteração 9 do Anexo 16, Volume I, da Convenção de Chicago.

Alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago

14. A alteração 6 das Normas e práticas recomendadas internacionais, protecção do ambiente – emissões dos motores das aeronaves (Anexo 16, Volume II, da Convenção

relativa à Aviação Civil Internacional) foi adoptada pelo Conselho da OACI na quarta reunião da sua 183.^a Sessão, realizada em 7 de Março de 2008. O Conselho da OACI determinou que a alteração produzirá efeito, com excepção de qualquer parte em relação à qual a maioria dos Estados Contratantes notifique o seu desacordo até 20 de Julho de 2008. Na medida em que produza efeito, a alteração 6 será aplicável a partir de 20 de Novembro de 2008. Os Estados Contratantes da OACI foram notificados destas decisões por meio da circular aos Estados AN 1/62.2-08/21, de 2 de Abril de 2008.

15. A alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago trata de questões administrativas e técnicas, sobretudo referentes à modernização das acções de demonstração e das orientações para a certificação dos motores. Nos parágrafos seguintes, descrevem-se de forma mais pormenorizada algumas questões administrativas e técnicas importantes introduzidas pela alteração 6.

Revisão das actuais correcções das condições num dia de referência no que respeita às emissões de gases

16. No passado, o Comité para a Protecção Ambiental na Aviação (CAEP) mencionou várias áreas de preocupação suscitadas pelo facto de:

- 1) no Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago, a terminologia relativa às correcções das condições do motor de referência e às condições atmosféricas de referência não ser coerente,
- 2) os termos utilizados para as correcções da humidade não serem claros, e
- 3) serem utilizados vários termos aparentemente equivalentes para descrever o ajustamento do impulso.

A fim de resolver estas incoerências, a alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago

- 1) contém um texto revisto em que se especificam claramente as correcções aplicáveis ao motor-padrão de referência e às condições atmosféricas de referência,
- 2) introduz uma distinção clara entre os dois diferentes termos utilizados em relação à humidade, e
- 3) utiliza o termo "modo de operação da aterragem e descolagem" para referir os pontos específicos do ciclo de aterragem e descolagem, e o termo "ajustamento do impulso" para referir condições de operação não específicas.

Revisão dos actuais requisitos da especificação relativa aos combustíveis

17. Uma análise da disponibilidade dos combustíveis, conformes com a especificação, indicou que os combustíveis normalmente disponíveis não cumpriam, muitas vezes, vários limites fixados pela especificação. Contudo, se esta fosse alterada de modo a abranger todos os combustíveis disponíveis, o rigor do processo seria afectado. Por conseguinte, a alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago permite desvios em relação aos requisitos da especificação dos combustíveis, que ficam sujeitos à aplicação das correcções acordadas. As alterações introduzidas na alteração 6 reduzirão os custos de certificação ao permitirem que os fabricantes utilizem os combustíveis disponíveis localmente, sob reserva da aplicação de correcções aceitáveis para eliminar eventuais efeitos nos resultados dos testes. Sem esta alteração, o CAEP

seria muito provavelmente instado a alterar regularmente a especificação relativa aos combustíveis para ter em conta futuras variações da sua oferta.

Alterações para permitir a utilização de materiais de recolha de amostras alternativos ao aço inoxidável

18. A recolha de amostras das emissões atrás dos modernos motores com turbinas a gás exige a utilização de dispositivos de recolha fabricados com materiais capazes de suportar as cargas térmicas e estruturais impostas durante o funcionamento a alta potência. O Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago define as especificações para a fabricação desses dispositivos e, até à data, o único material especificado foi o aço inoxidável. Testes de certificação recentes, com motores tecnologicamente mais avançados de alguns fabricantes, em que se utilizaram os dispositivos de recolha de amostras em aço inoxidável especificados no Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago, tiveram problemas com o material de amostragem, os quais provocaram dispendiosos atrasos nos calendários dos testes. Para minorar este problema, utilizaram-se dispositivos em materiais mais resistentes do que o aço inoxidável, depois de os fabricantes, em colaboração com as autoridades de certificação, terem demonstrado que a exactidão das medições das emissões não tinha sido posta em risco. A alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago introduz, conseqüentemente, algumas disposições para permitir que os fabricantes façam dispositivos de medição das emissões com materiais adequados para suportar a temperatura, desde que sejam não reactivos.

Impacto nas regras da Agência

19. O Regulamento de Base define os requisitos essenciais para a protecção do ambiente com base no Anexo 16 da Convenção de Chicago. O n.º 2 do artigo 6.º especifica que, quando o Anexo 16 da Convenção de Chicago for alterado, podem efectuar-se adaptações pelo procedimento definido no n.º 3 do artigo 65.º do mesmo regulamento, a fim de harmonizar, na medida do necessário, os requisitos essenciais de protecção ambiental com as respectivas normas da OACI.

20. Embora a alteração 9 do Anexo 1, Volume I, e a alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago não tenham apresentado recomendações explícitas sobre o rigor das normas relativas ao ruído e às emissões, estas alterações, como já foi explicado, preenchem lacunas e contribuem para assegurar a igualdade de tratamento de todos os candidatos. Como algumas destas alterações afectam a formulação dos próprios requisitos, é necessário transpor estas melhorias do Anexo 16 da Convenção de Chicago para o direito comunitário. O presente parecer propõe essa adaptação no seguimento da adopção da alteração 9 do Anexo 16, Volume I, e da alteração 6 do Anexo 16, Volume II, da Convenção de Chicago.

21. A Agência examinou uma referência às últimas alterações do Anexo 16, Volumes I e II, no n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento de Base e chegou à conclusão de que o texto, na sua versão actual, poderia suscitar dúvidas sobre se apenas são aplicáveis os requisitos das últimas alterações, ou se são aplicáveis os requisitos dos capítulos completos do Anexo 16. A Agência tenciona, por isso, propor um novo texto do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento de Base (ver apêndice: Proposta de alteração do regulamento).

IV. Avaliação do Impacto Regulamentar

Segurança

22. Não se prevê que estas medidas produzam quaisquer impactos em matéria de segurança.

Económico

23. Espera-se que os impactos económicos sejam positivos. Ao aderirem às normas adoptadas pela OACI, os produtos europeus e as aeronaves registadas na União Europeia serão mais facilmente aceites em diferentes partes do mundo. Prevê-se que a redução dos encargos administrativos para o sector resultante da adopção das alterações da OACI sem modificações tenha um efeito económico positivo.

Ambiental

24. Prevê-se que as alterações acordadas na OACI produzam um efeito positivo no domínio do ambiente, uma vez que se considera que as alterações introduzidas resolvem ambiguidades e incoerências, contribuem para esclarecer dúvidas, permitem actualizações de acordo com a mais recente evolução técnica e introduzem especificações tecnicamente válidas e bem definidas.

Sociais

25. Não se prevêem quaisquer impactos sociais das opções, para além do efeito indirecto da atenuação dos efeitos ambientais negativos da aviação.

Harmonização global

26. A coerência das regras comunitárias com o conjunto de regras global adoptado pela OACI só está garantida se as alterações acordadas na OACI forem adoptadas sem modificações.

Outros requisitos da aviação não abrangidos pelo âmbito da Agência

27. Espera-se que as alterações sejam adoptadas sem alterações por outras autoridades aeronáuticas do mundo.

Síntese e Avaliação Final

28. Com base no texto anterior e na decisão adoptada pela OACI após amplo debate recomenda-se que as alterações sejam adoptadas.

Colónia, 1 de Setembro de 2008

P. GOUDOU
Director Executivo