

Agência Europeia para a Segurança da Aviação

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR

Tarefa n.º 21 040

Documentação sobre ruído das aeronaves

| Rubricas | Sub-rubricas |
|-----------------------------------|--|
| 1. Finalidade e efeito pretendido | <p>a. <u>Questão a tratar:</u></p> <p>Nos últimos anos, o Comité para a Protecção Ambiental na Aviação (CAEP) da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) definiu regras e elaborou documentos de orientação sobre a documentação de certificação de ruído, com vista à alteração do Anexo 16 da Convenção de Chicago, Volume I, Ruído de Aeronaves, Quarta Edição, Alteração 8. O Apêndice G do Anexo 16 contém orientações para a gestão da documentação de certificação do ruído e propõe três opções diferentes. As opções são as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Opção 1 da ICAO:</u> Um único documento, um certificado de ruído que contém todas as informações num documento de uma página.• <u>Opção 2 da ICAO:</u> Dois documentos complementares. O primeiro documento atesta a certificação de ruído, mas limita-se à identificação da aeronave e à declaração de conformidade. O segundo documento complementar contém informações adicionais necessárias (como níveis de ruído), normalmente sob a forma de uma ou várias páginas aprovadas do manual de voo da aeronave (AFM) ou do manual de operação da aeronave (AOM).• <u>Opção 3 da ICAO:</u> Três documentos complementares. O primeiro documento é idêntico ao primeiro documento da Opção 2 da ICAO. O segundo documento é idêntico ao segundo documento da Opção 2 e contém todas as configurações de ruído possíveis da aeronave. O terceiro documento, emitido segundo um processo regulado, identifica a configuração actual da aeronave, associando um identificador único à massa máxima à descolagem (MTOM) efectiva. <p>O Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 335/2007, estatui que os Estados-Membros da UE devem utilizar o Formulário 45 da EASA como certificado de ruído, o que vai ao encontro da Opção 1 da ICAO.</p> |

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR
Tarefa n.º 21 040

| Rubricas | Sub-rubricas |
|------------------|---|
| | <p>Na sequência de um debate em curso sobre a documentação de certificação do ruído, foram discutidas seis diferentes opções no aviso de proposta de alteração (A-NPA) 13-2006 da Agência. As observações recebidas foram avaliadas no documento de resposta às observações (CDR) ao referido aviso de proposta de alteração (A-NPA). A principal conclusão foi a de que a maior parte das observações era favorável à Opção 1 do A-NPA (que corresponde à adopção da Opção 1 da ICAO ou à manutenção da situação actual), havendo ainda um elevado número de observações favoráveis à Opção 4 do A-NPA (a escolha entre as três opções da ICAO).</p> <p><u>b. Dimensão da questão (se possível, quantificada):</u></p> <p>Os Estados-Membros terão de emitir certificados de ruído para todas as aeronaves às quais são aplicáveis as regras previstas no Anexo 16 da Convenção de Chicago, Volume I. Tendo em conta que estão registadas nos Estados da EASA cerca de 90 000 aeronaves com um certificado de aeronavegabilidade, pode estimar-se, <i>grosso modo</i>, que pelo menos 60 000 deverão possuir um certificado de ruído.</p> <p><u>c. Breve declaração dos objectivos:</u></p> <p>Qualquer futura actividade de regulamentação deverá ter por objectivo melhorar o sistema de documentação de certificação do ruído na UE, se tal for possível.</p> |
| 2. Opções | <p><u>a. Opções identificadas:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Opção 1 do A-NPA:</u> Não tomar quaisquer medidas. Manter inalteradas as normas de execução que incluem o Formulário 45 da EASA.• <u>Opção 4 do A-NPA:</u> Alterar o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão (introduzindo alterações no Formulário 45), de modo a permitir a escolha entre as três opções da ICAO. <p><u>b. A opção preferida (se possível):</u></p> <p>A Opção 1 do A-NPA é a opção preferida.</p> |

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR
Tarefa n.º 21 040

| Rubricas | Sub-rubricas |
|------------------------------|---|
| 3. Sectores afectados | ANA, proprietários, operadores e autoridades aeroportuárias. |
| 4. Impactos | <p><u>a. Impactos identificados</u></p> <p><u>i. Segurança</u></p> <p>Se as disposições relacionadas com a planificação de combustível forem correctamente aplicadas, nenhuma destas opções deverá ter impacto na segurança.</p> <p><u>ii. Económico</u></p> <p>De um modo geral, o impacto económico das opções depende, em grande medida, dos seguintes factores:</p> <ul style="list-style-type: none">• Os operadores não comunitários utilizarem ou não sistemas administrativos diferentes do sistema comunitário, e essas diferenças conduzirem ou não a desigualdades de tratamento entre os operadores.• Os diferentes sistemas administrativos terem ou não efeitos económicos diversos para as ANA, para os operadores ou para outras partes (independentemente dos sistemas não comunitários).• Os diferentes sistemas conduzirem ou não a diferentes custos gerais do sistema administrativo. <p>Com base nas informações disponíveis e recebidas durante o processo de consulta no âmbito do A-NPA 13-2006, não é possível para a Agência quantificar a magnitude destes factores. É, no entanto, possível afirmar que a Opção 4 do A-NPA, que permite aos interessados escolher entre os três sistemas da ICAO, imporia às ANA uma gestão mais complexa e mais onerosa.</p> <p>Acresce que, para que a Opção 4 do A-NPA seja tão flexível quanto possível, os operadores devem poder mudar a sua situação em matéria de certificação do ruído sem recorrer às ANA. Neste caso, seria necessário prever um sistema regulamentado para verificar a correcta aplicação e gestão das mudanças de configuração, o que acarretaria custos adicionais.</p> <p><u>iii. Ambiental</u></p> <p>É consensual que o sistema administrativo de certificação de ruído tem um impacto positivo para o ambiente. Os baixos níveis de ruído constituem um valioso argumento de <i>marketing</i> para os fabricantes e operadores de aeronaves,</p> |

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR
Tarefa n.º 21 040

| Rubricas | Sub-rubricas |
|----------|---|
| | <p>e o sistema de certificação de ruído contribui para mobilizar as forças de mercado para a redução do ruído produzido pelas aeronaves. Dados de elevada qualidade, rigorosos e facilmente acessíveis sobre o ruído ajudam a estabelecer uma distinção entre as diferentes concepções de aeronaves e promovem a concorrência quanto a este aspecto.</p> <p>Nesta linha, um sistema simples e transparente, como o do certificado de ruído de uma página correspondente à Opção 1 do A-NPA, garante que os níveis de ruído são menos influenciados por variações quotidianas da massa operacional, sendo, em consequência, mais representativos do nível geral da tecnologia de redução do ruído integrada na concepção da aeronave.</p> <p>Por outro lado, foi argumentado que o ambiente beneficiaria da maior flexibilidade da Opção 4 do A-NPA, na medida em que esta opção contém um incentivo para, sempre que possível, as aeronaves operarem com massas à descolagem inferiores. Contudo, esta afirmação só corresponde à verdade se as autoridades aeroportuárias criarem incentivos nesse sentido.</p> <p>Pode concluir-se que o formato do certificado de ruído não é, provavelmente, significativo em termos de eventuais benefícios para o ambiente.</p> <p><u>iv. Social</u></p> <p>Aparentemente, não existem razões para crer que a escolha de um sistema possa ter efeitos sociais para além dos referidos na secção económica.</p> <p><u>v. Outros requisitos de aviação fora do âmbito da EASA</u></p> <p>Não foram identificados.</p> <p><u>vi. Requisitos regulamentares estrangeiros comparáveis</u></p> <p>Não foram identificados. No entanto, importa notar que quanto maior a harmonização entre os Estados contratantes da ICAO, maiores os benefícios em termos económicos e administrativos.</p> <p><u>b. Questões de equidade e de justiça</u></p> <p>A Opção 1 do A-NPA é fácil de gerir e justa para as partes envolvidas. A aplicação uniforme desta opção asseguraria as mesmas condições a todos os operadores e, por conseguinte, garantir-lhes-ia a igualdade de tratamento.</p> <p>Por outro lado, pode igualmente afirmar-se que a Opção 4 do</p> |

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR
Tarefa n.º 21 040

| Rubricas | Sub-rubricas |
|-------------------------------------|---|
| | <p>A-NPA, ao reflectir a flexibilidade prevista pela ICAO, daria mais garantias de igualdade de tratamento a todos os operadores quando as autoridades aeroportuárias aplicassem programas de incentivo. Afigura-se, contudo, estranho que as regras aplicáveis à certificação ambiental de produtos aeronáuticos tenham de ser adaptadas para a aplicação desses programas. A regulamentação dos aeroportos tem de garantir a igualdade de tratamento de todos os operadores, independentemente da opção/sistema utilizado para a documentação relativa ao ruído das aeronaves, e assegurar a não discriminação dos utilizadores de uma dada opção ou sistema. Se não satisfizerem estes requisitos, as regras aeroportuárias devem ser reapreciadas à luz dos princípios da ICAO e de outros princípios aplicáveis do direito internacional em matéria de não discriminação.</p> |
| 5. Síntese e avaliação final | <p><u>a. Comparação dos impactos positivos e negativos de cada opção avaliada:</u></p> <p><u>Opção 1 do A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Todas as informações relativas às características de ruído se encontram facilmente acessíveis num único documento. Não é necessária grande competência técnica para encontrar os níveis de ruído certificados da aeronave, o que facilita a tarefa dos utilizadores das informações.• A principal finalidade da certificação de ruído consiste em assegurar a integração da mais recente tecnologia de redução do ruído na concepção da aeronave, demonstrada pelos procedimentos pertinentes para as operações quotidianas, a fim de garantir que as possibilidades de redução do ruído oferecidas pela tecnologia se reflectem nas imediações dos aeroportos. A finalidade da certificação de ruído (e da documentação a emitir) não é a de contribuir para um programa de incentivos dos aeroportos. Nesta perspectiva, a Opção 1 do A-NPA pode ser considerada a solução mais adequada.• Os níveis de ruído certificados, medidos em conformidade com o Anexo 16 da Convenção de Chicago, Volume I, descrevem, sem qualquer ambiguidade, as características de ruído da aeronave.• Comparativamente com a Opção 4 do A-NPA, esta opção deverá ter um impacto económico positivo (ver supra). |

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR
Tarefa n.º 21 040

| Rubricas | Sub-rubricas |
|----------|--|
| | <p data-bbox="608 300 869 331"><u>Opção 4 do A-NPA:</u></p> <ul data-bbox="624 367 1401 1102" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 367 1401 965">• Esta opção pode ser considerada a solução mais flexível para os operadores, na medida em que permite, por exemplo, que a Opção 3 da ICAO seja utilizada para aeronaves cujo operador necessita, por razões económicas ou ambientais, de alterar regularmente os dados relativos ao ruído certificados. Contudo, tal é igualmente possível com a Opção 1 do A-NPA, através de um acordo suplementar entre o operador e o aeroporto. Este acordo pode significar que, por exemplo, o operador comunica ao aeroporto a massa à descolagem efectiva e, se for caso disso, os níveis de ruído correspondentes relativamente a todos os voos e, com base nesses elementos, as autoridades aeroportuárias calculam as taxas de aterragem a aplicar a cada voo. Dado o que precede, a Agência não considera necessário alterar as disposições da Parte 21, subparte I do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão.<li data-bbox="624 1003 1401 1102">• Assim, é mantido o sistema original da ICAO aprovado no processo do Comité de Protecção Ambiental da Aviação (CAEP). <p data-bbox="564 1205 1401 1267"><u>b. Síntese de quem seria afectado por estes impactos e pelas questões de equidade e de justiça</u></p> <p data-bbox="608 1303 1401 1397">As partes afectadas, ANA, proprietários, operadores e operadores aeroportuários, são todas afectadas de igual modo.</p> <p data-bbox="564 1500 1401 1563"><u>c. Avaliação final e recomendação de uma opção preferida:</u></p> <p data-bbox="608 1599 1401 2065">Os certificados de ruído são emitidos para demonstrar que a aeronave observa os requisitos em matéria de ruído enunciados no Anexo 16 da Convenção de Chicago (transpostos para o direito comunitário pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002) e que, por conseguinte, pode circular livremente, nos termos da Convenção. Na posse deste documento, o operador e/ou o proprietário pode demonstrar às autoridades, aeroportuárias ou outras, que a aeronave satisfaz os requisitos necessários. O certificado de ruído, embora documento informações técnicas, incluindo a massa máxima à descolagem e o(s) nível(is) máximo(s) de ruído, não tem como principal objectivo contribuir para um programa de incentivo dos aeroportos. Considera-se, pois, que neste aspecto as duas</p> |

AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO IMPACTO REGULAMENTAR
Tarefa n.º 21 040

| Rubricas | Sub-rubricas |
|-----------------|---|
| | <p>opções apreciadas proporcionam os mesmos resultados e, por conseguinte, os mesmos benefícios ambientais.</p> <p>Não obstante, a Opção 1 do A-NPA é menos onerosa em termos de gestão e oferece uma maior certeza quanto à conformidade da aeronave com os requisitos aplicáveis em matéria de certificação. Este foi, aliás, um dos principais argumentos que presidiram à escolha inicial da Comissão de introduzir a futura Opção 1 da ICAO na sua norma de execução (Parte 21, subparte I).</p> <p>Em consequência, a Agência não vê qualquer razão para iniciar a actividade de regulamentação com vista a alterar as disposições regulamentares actualmente aplicáveis ao formato do certificado de ruído, tendo em conta que a questão da modulação dos programas de incentivos dos aeroportos em conformidade com o ruído efectivamente emitido por cada aeronave deve ser abordada na regulamentação pertinente.</p> |