

PARECER n.º 01/2006

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

relativo a um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 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

a um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção

a fim de implementar a alteração 8 do Volume I e a alteração 5 do Volume II do Anexo 16 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944.

I. Generalidades

1. Na sua sexta reunião, o Comité para a Protecção Ambiental na Aviação (CAEP/6) da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO) aprovou alterações às Normas Internacionais e Práticas Recomendadas – Protecção do Ambiente relativamente ao ruído das aeronaves e às emissões de gases de escape dos motores das aeronaves, Anexo 16 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (“Anexo 16”). Após processadas pela ICAO, estas alterações foram adoptadas como alterações formais ao Anexo 16 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, designada por Convenção de Chicago, e entraram em vigor no dia 24 de Novembro de 2005. Os requisitos ambientais incluídos no Anexo 16 constituem os requisitos essenciais de protecção ambiental nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002 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 Aviação¹ (“regulamento de base”). Por conseguinte, qualquer alteração ao Anexo 16 requer que a Comunidade decida se pretende ajustar os seus próprios requisitos em conformidade e, nesse caso, que altere a referência no artigo 6.º, de modo a mantê-lo actualizado com as evoluções da ICAO. Tal alteração poderá originar alterações adicionais das regras adoptadas pela Comissão com vista à execução do artigo 6.º, como estipulado no n.º 3 do mesmo artigo. Tal é o objectivo do presente parecer da Agência.
2. A fim de actualizar os regulamentos europeus supramencionados e de assegurar a sua consonância com a versão mais recente do Anexo 16, são necessárias duas alterações. A saber:
 - alteração do artigo 6.º do regulamento de base, a fim de actualizar a referência à última edição; e
 - alteração ao Anexo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção² (“Parte 21”).O presente parecer abrange estes dois pontos.

Quando estas alterações forem adoptadas, será igualmente necessário actualizar as normas emitidas pela Agência de acordo com o artigo 14.º do regulamento de base, a fim de facilitar a execução da legislação comunitária. A saber:

- Decisão 2003/4/RM do Director Executivo relativa às Especificações de Certificação que garantam meios aceitáveis de cumprimento das normas sobre ruído das aeronaves (“CS-36”) e
- Decisão 2003/1/RM do Director Executivo relativa a meios aceitáveis de cumprimento e material de orientação sobre aeronavegabilidade e certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como certificação das entidades de projecto e produção (“AMC e GM, Parte 21”).

¹ JO L 240 / 7.9.2002, p. 1.

² JO L 243, 27.9.2003, p. 6.

Estas alterações adicionais não podem ser introduzidas sem que tenham sido efectuadas as alterações descritas no presente parecer.

3. O presente parecer foi aprovado segundo o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência³, em conformidade com as disposições do artigo 14.º do regulamento de base.

II. Processo de consulta

4. O projecto de parecer relativo a um Regulamento da Comissão que altera o regulamento de base, Parte 21, bem como os projectos de Decisões do Director Executivo relacionados, foram publicados no *website* da Agência (www.easa.eu.int) em 14 de Julho de 2005.
5. Na data de encerramento, 14 de Outubro de 2005, a Agência havia recebido 22 comentários provenientes de autoridades nacionais ou empresas privadas.
6. Todas as observações recebidas foram registadas e integradas no documento de resposta às observações (CRD) em anexo. Todas as observações recebidas apoiam a integração das alterações 5 e 8 da ICAO na legislação comunitária e a respectiva adaptação do artigo 6.º e da Parte 21.
7. Contudo, várias entidades manifestaram preocupações relativamente à intenção da Agência de transpor as disposições da alteração 8 relativa à documentação de certificação de ruído que os operadores têm de manter a bordo das aeronaves. Esperavam que os Estados-Membros pudessem optar entre as três diferentes opções aceites pela ICAO. No entanto, este procedimento parece ser incompatível com as disposições do regulamento de base, que exige a existência de normas comuns em toda a comunidade. Por conseguinte, não seria possível deixar essa opção ao critério dos Estados-Membros. Esta decisão tem de ser tomada ao nível comunitário e aplicada a todos os operadores da Comunidade, sem discriminação.
8. A opção incluída no NPA da Agência baseia-se unicamente no conteúdo da Parte 21, tal como adoptada em Setembro de 2003. Este regulamento exige às autoridades competentes a emissão de certificados de ruído em conformidade com o Formulário 45 da EASA. Fora assim decidido, na altura, em antecipação dos resultados do trabalho do CAEP, do conhecimento geral, que reflectiam o que parecia ser a posição da maioria dos membros europeus deste grupo relativamente ao melhor regime de documentação de certificação de ruído. Não foi recebida qualquer observação relativamente a este ponto quando o projecto de regra de execução circulou para comentários em 2003. Poderá considerar-se a possibilidade de mudar para outro sistema administrativo mas, dado que tal iria constituir um desvio considerável da legislação comunitária actual, para além de não ter feito parte do processo de consulta lançado através do NPA 15-2005, é necessário avançar com um processo separado de regulamentação, no sentido de esclarecer os prós e os contras dessa alteração e solicitar às partes interessadas que apresentem as suas observações. Por conseguinte, é intenção da Agência emitir

³ Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (“procedimento de regulamentação”) EASA MB/7/03 de 27.06.2003.

um pré-anúncio de proposta de alteração (A-NPA) solicitando pareceres sobre esta questão e as preferências por esta ou aquela opção. Se o resultado desta consulta revelar um apoio suficiente a uma alteração, a Agência dará início a um processo de regulamentação no sentido de alterar o sistema administrativo de emissão de documentos relativos ao ruído. A fim de acelerar este processo e minimizar o atraso da implementação das alterações CAEP/6, dado que é necessário cumprir as Normas da ICAO, este parecer e o CRD são publicados em simultâneo com o objectivo de encerrar o processo de regulamentação em curso.

III. Conteúdo do parecer da Agência

9. O presente parecer tem por objectivo alterar o artigo 6.º do regulamento de base, com vista a actualizar a referência à última edição do Anexo 16 e a introduzir as alterações relacionadas na Parte 21. O conteúdo destas alterações é explicado em seguida.
10. A alteração 8 ao Anexo 16, Volume I, relativa ao ruído de aeronaves foi adoptada pelo Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (“ICAO”), na quinta reunião da sua 174.ª Sessão, realizada em 23 de Fevereiro de 2005. Em vigor desde 24 de Novembro de 2005, esta alteração contribui para minimizar os efeitos da aviação sobre o ambiente, melhorando as medidas relativas à redução do ruído das aeronaves na sua origem. A alteração esclarece a formulação das disposições relativas à aplicabilidade, incluindo alterações à aplicabilidade no sentido de permitir a recertificação das aeronaves do Capítulo 5 em conformidade com os requisitos mais rigorosos do Capítulo 4. Esclarece ainda as situações que não requerem a demonstração da conformidade com as disposições relativas ao ruído. Adicionalmente, introduz esclarecimentos sobre a gestão da documentação de ruído e acrescenta um novo Apêndice G com orientações suplementares relativas à gestão da documentação de certificação de ruído, bem como um novo Apêndice H com orientações sobre a obtenção de dados sobre ruído de helicópteros para fins de planeamento de utilização de terrenos.
11. A alteração 5 ao Anexo 16, Volume II, relativa às emissões de gases de escape dos motores das aeronaves, foi adoptada pelo Conselho da ICAO, na quinta reunião da sua 174.ª Sessão. Tendo entrado em vigor em 24 de Novembro de 2005, a alteração pretende minimizar os efeitos da aviação sobre o ambiente, melhorando as medidas relativas à redução das emissões de gases de escape dos motores das aeronaves. É incluída uma nova norma relativa aos óxidos de azoto (NOx) 12 por cento inferior à norma anterior.
12. As alterações à Parte 21 visam eliminar a obrigação de incluir informações sobre ruído no manual de voo. O objectivo é que a Parte 21 esteja em consonância com a eliminação desse mesmo requisito do Anexo 16, Volume I. De notar que continua a ser permitida a inclusão das informações no manual de voo mas, dado que é igualmente incluída no Certificado de Ruído que a Parte 21 tornou obrigatório para aeronaves registadas na União Europeia, tal constituiria uma duplicação desnecessária de informação. Adicionalmente, pretende-se efectuar algumas alterações de carácter editorial ao Formulário 45 da EASA, de modo a corresponder exactamente ao formato recomendado no Anexo 16 da ICAO.

IV. Próximas alterações a regras da EASA

13. O Anexo 16, Volume I, foi ampliado com um novo Apêndice G com orientações relativas à gestão da documentação da certificação de ruído. Pretende-se implementar estas orientações através da alteração da Decisão n.º 2003/1/RM do Director Executivo da Agência, de 17 de Outubro de 2003, relativa a meios aceitáveis de cumprimento e material de orientação sobre aeronavegabilidade e certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como certificação das entidades de projecto e produção (“AMC e GM, Parte 17”).
14. Em conjunto com as alterações ao Anexo 16, Volume I, foram igualmente aplicadas alterações ao documento da ICAO Manual Técnico Ambiental sobre a Utilização de Procedimentos na Certificação de Ruído de Aeronaves, Doc ICAO 9501 AN/929. Prevê-se a sua incorporação através da alteração da Decisão n.º 2003/4/RM do Director Executivo da Agência, de 17 de Outubro de 2003, relativa às especificações de certificação que garantam meios aceitáveis de cumprimento das normas de ruído das aeronaves (“CS-36”).

V. Avaliação do Impacto Regulamentar

15. Segurança

Não se prevêem quaisquer impactos em matéria de segurança com origem nestas medidas.

16. Económico

Prevêm-se impactos económicos positivos. Através da adesão às normas adoptadas pela ICAO, as aeronaves registadas na União Europeia serão mais facilmente aceites em diversas regiões do globo. Prevê-se que a redução associada da carga administrativa sobre o sector e o esclarecimento da gestão da documentação sobre ruído venham a produzir um efeito económico positivo.

17. Ambiental

Prevê-se que estas alterações venham melhorar e otimizar as disposições de protecção do ambiente.

18. Social

Não se prevêem impactos sociais resultantes das opções, excepto o efeito indirecto da mitigação de efeitos negativos da aviação sobre o ambiente.

Colónia, 15 de Maio de 2006

P. GOUDOU