

PARERE n. 01/2006

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

concernente un regolamento della Commissione che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

E

concernente un regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione recante modifiche al regolamento della Commissione che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

al fine di attuare le modifiche risultanti dagli emendamenti 8 e 5 rispettivamente apportati ai volumi I e II dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

I. Generalità

1. In occasione della sesta riunione, il Comitato Protezione ambientale e Aviazione (CAEP/6) dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) ha concordato talune modifiche da apportare agli standard internazionali e alle prassi consigliate per la protezione ambientale relativamente alle emissioni sonore degli aeromobili e alle emissioni dei motori degli aeromobili di cui all'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale (in appresso denominato: "allegato 16"). Dopo aver seguito l'iter previsto all'interno dell'ICAO, tali modifiche sono state adottate come emendamenti formali dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, detta Convenzione di Chicago, e sono entrati in vigore il 24 novembre 2005. I requisiti ambientali contenuti nell'allegato 16 corrispondono ai requisiti essenziali per la protezione ambientale citati nell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea¹ (in appresso denominato: "regolamento di base"). Per qualsiasi modifica apportata all'allegato 16, occorre pertanto che la Comunità decida se intende adeguare di conseguenza i propri requisiti e, in caso affermativo, è necessario emendare il riferimento contenuto nell'articolo 6 affinché sia aggiornato rispetto agli sviluppi dell'ICAO. È inoltre possibile che un siffatto emendamento comporti la necessità di apportare ulteriori modifiche alle norme adottate dalla Commissione per l'attuazione dell'articolo 6, come previsto dal paragrafo 3 del presente articolo. Questa è la finalità del presente parere dell'Agenzia.
2. Per aggiornare i suddetti regolamenti europei affinché siano in linea con l'ultima versione dell'allegato 16 occorrono due modifiche, vale a dire:
 - un emendamento all'articolo 6 del regolamento di base per aggiornare il riferimento in conformità dell'ultima versione;
 - un emendamento all'allegato al regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione² (in appresso denominato: "parte 21").

Il presente parere riguarda questi due punti.

Ove tali modifiche fossero adottate, sarebbe inoltre necessario aggiornare le norme pubblicate dall'Agenzia in conformità dell'articolo 14 del regolamento di base per agevolare l'attuazione del diritto comunitario. Si tratta specificamente:

- della decisione 2003/4/RM del direttore esecutivo concernente le specifiche tecniche di certificazione, che stabilisce mezzi accettabili di conformità per quanto concerne le emissioni sonore degli aeromobili ("CS-36");
- della decisione 2003/1/RM del direttore esecutivo concernente mezzi accettabili di conformità (AMC) e materiale di riferimento (GM) per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi

¹ GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.

² GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6.

prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (“AMC e GM per la parte 21”).

Queste due ulteriori modifiche non possono essere apportate fintantoché non sono eseguiti gli emendamenti illustrati nel presente parere.

3. Il presente parere è stato adottato secondo la procedura stabilita dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia³ conformemente alle disposizioni dell'articolo 14 del regolamento di base.

II. Consultazione

4. Il progetto di parere su un regolamento della Commissione recante modifiche al regolamento di base, parte 21, e i corrispondenti progetti di decisione del direttore esecutivo sono stati pubblicati per commenti sul sito web dell'Agenzia (www.easa.eu.int) in data 14 luglio 2005.
5. Il 14 ottobre 2005, data di chiusura della consultazione, l'Agenzia aveva ricevuto 22 commenti da autorità nazionali o società private.
6. Tutti i commenti pervenuti sono stati recepiti e inseriti nell'allegato documento di risposta ai commenti. Tutti i commenti giunti sono risultati a favore del recepimento degli emendamenti 5 e 8 dell'ICAO nel diritto comunitario e del relativo adeguamento dell'articolo 6 e della parte 21.
7. Diversi commentatori hanno tuttavia segnalato preoccupazioni in merito ad una delle intenzioni dell'Agenzia, vale a dire il recepimento delle disposizioni dell'emendamento 8 relative alla documentazione di certificazione acustica che gli operatori devono tenere a bordo dei propri aeromobili. I commentatori si aspettavano che agli Stati membri fosse lasciata la possibilità di optare per una delle tre diverse alternative accettate dall'ICAO. Ciò pare però incompatibile con le disposizioni del regolamento di base, il quale stabilisce che l'intera comunità utilizzi regole comuni. Sarebbe pertanto impossibile lasciare agli Stati membri la possibilità di optare per l'alternativa che preferiscono. Tale scelta va operata a livello comunitario e applicata a tutti gli operatori della Comunità senza distinzione.
8. L'alternativa prevista nell'avviso di proposta di emendamento (NPA) dell'Agenzia si basa unicamente sul contenuto della parte 21 nella forma adottata nel settembre 2003. Tale regolamento impone che le autorità competenti rilascino certificati acustici conformemente al modulo 45 dell'AESA. All'epoca ciò fu deciso anticipando i risultati del lavoro del Comitato sulla tutela dell'ambiente nel settore dell'aviazione (CAEP), già ben noto, rispecchiando quella che sembrava essere una posizione maggioritaria dei membri europei del gruppo in merito al sistema migliore per la documentazione di certificazione acustica. Nessun commento fu infatti formulato su tale punto quando, nel 2003, si rese noto per commenti il progetto del regolamento di attuazione. Sarebbe possibile prendere in

³ Decisione del consiglio di amministrazione concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento (in appresso denominata: “procedura normativa”) AESA MB/7/03 del 27.6.2003.

esame il passaggio ad un altro sistema amministrativo, ma ciò significherebbe discostarsi notevolmente dal diritto comunitario attualmente in vigore e tale compito non rientra nell'ambito della consultazione avviata con l'NPA 15-2005. Occorrerebbe dunque intraprendere un altro processo normativo per chiarire vantaggi e svantaggi di un siffatto cambiamento chiedendo alle parti interessate di esprimersi al riguardo. L'Agenzia, pertanto, intende pubblicare un preavviso di proposta di emendamento (A-NPA) chiedendo pareri sull'argomento e le eventuali preferenze per l'una o l'altra alternativa. Qualora l'esito della consultazione dovesse evidenziare una propensione sufficiente per il cambiamento, l'Agenzia intraprenderebbe su questa base un iter normativo al fine di emendare il sistema amministrativo per il rilascio di documenti sulle emissioni sonore. Per accelerare tale iter e ridurre al minimo il ritardo nell'attuazione degli emendamenti del CAEP/6, dato che è necessario conformarsi alle norme dell'ICAO, il presente parere e il documento di risposta ai commenti sono pubblicati contemporaneamente al fine di concludere l'iter normativo in corso.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

9. Il presente parere è volto a emendare l'articolo 6 del regolamento di base per aggiornarne il riferimento in conformità dell'ultima versione dell'allegato 16 nonché ad apportare i relativi emendamenti alla parte 21. Il contenuto di tali emendamenti è illustrato nel prosieguo.
10. L'emendamento 8 all'allegato 16, volume I, sulle emissioni sonore degli aeromobili è stato adottato dal consiglio dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) in occasione della quinta riunione della sua 174^a sessione, il 23 febbraio 2005. Entrato in vigore il 24 novembre 2005, l'emendamento è inteso a minimizzare ulteriormente gli effetti del traffico aereo sull'ambiente migliorando le misure correlate alla riduzione alla fonte delle emissioni sonore degli aeromobili. L'emendamento chiarisce i termini di applicabilità apportando altresì modifiche in tale ambito per consentire la ricertificazione degli aeromobili di cui al capitolo 5 in base ai requisiti più restrittivi del capitolo 4. Si forniscono inoltre precisazioni in merito alle situazioni che non richiedono una dimostrazione di conformità con le disposizioni in materia di emissioni sonore. L'emendamento contiene inoltre chiarimenti per quanto concerne la gestione amministrativa della documentazione in materia di emissioni sonore, inserendo peraltro un nuovo allegato G con ulteriori istruzioni per la gestione amministrativa della documentazione di certificazione acustica e un nuovo allegato H contenente indicazioni per ottenere dati sulle emissioni sonore degli elicotteri ai fini della pianificazione dell'assetto territoriale.
11. L'emendamento 5 all'allegato 16, volume II, sulle emissioni dei motori degli aeromobili e la ventilazione del carburante, anch'esso adottato dal consiglio dell'ICAO in occasione della quinta riunione della sua 174^a sessione ed entrato in vigore il 24 novembre 2005, è volto a minimizzare ulteriormente gli effetti del traffico aereo sull'ambiente migliorando le misure correlate alla riduzione delle emissioni dei motori degli aeromobili. È prevista una nuova soglia per gli ossidi di azoto (NO_x) inferiore del 12% alla precedente.

12. Le modifiche alla parte 21 sono volte ad abolire l'obbligo di inserire informazioni sulle emissioni sonore nel manuale di volo al fine di allineare la parte 21 all'abolizione dello stesso requisito dall'allegato 16, volume I. Si noti che è ancora consentito l'inserimento delle informazioni nel manuale di volo, ma poiché le informazioni sono contenute anche nel certificato acustico, reso obbligatorio per gli aeromobili immatricolati nell'Unione europea secondo la parte 21, ciò comporterebbe un'inutile duplicazione delle informazioni. La finalità è inoltre quella di apportare talune modifiche di natura editoriale al modulo 45 dell'AESA per allinearli perfettamente al formato consigliato dall'allegato 16 dell'ICAO.

IV. Successive modifiche alle norme dell'AESA

13. L'allegato 16, volume I, è stato ampliato inserendo un nuovo allegato G che contiene indicazioni per la gestione amministrativa della documentazione di certificazione acustica. L'intenzione è quella di attuare tali modifiche emendando la decisione 2003/1/RM del direttore esecutivo dell'Agenzia, del 17 ottobre 2003, concernente mezzi accettabili di conformità (AMC) e materiale di riferimento (GM) per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione ("AMC e GM per la parte 21").
14. In concomitanza con le modifiche all'allegato 16, volume I, sono state anche apportate modifiche al manuale tecnico-ambientale sull'impiego delle procedure di certificazione acustica degli aeromobili dell'ICAO, doc. 9501 AN/929, ICAO. L'intenzione è quella di recepire tali modifiche emendando la decisione 2003/4/RM del direttore esecutivo dell'Agenzia, del 17 ottobre 2003, concernente le specifiche tecniche di certificazione, che stabilisce mezzi accettabili di conformità per quanto concerne le emissioni sonore degli aeromobili ("CS-36").

V. Valutazione dell'impatto sulla regolamentazione

15. Sicurezza

Non si prevede che tali misure abbiano un impatto sulla sicurezza.

16. Economico

L'impatto economico previsto è positivo. Aderendo alle norme adottate dall'ICAO, gli aeromobili immatricolati nell'Unione europea saranno accettati più agevolmente in diverse parti del mondo. La corrispondente riduzione dell'onere amministrativo per il comparto e la chiarificazione della gestione amministrativa dei documenti sulle emissioni sonore dovrebbero avere un effetto economico positivo.

17. Ambientale

Le modifiche dovrebbero migliorare e rafforzare le disposizioni in materia di protezione ambientale.

18. Sociale

Non si prevede che le alternative abbiano un impatto sociale oltre all'effetto indiretto dell'attenuazione degli effetti negativi del traffico aereo sull'ambiente.

Colonia, 15 maggio 2006

P. GOUDOU