

PARECER n.º 05/2007

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

**sobre a possibilidade de alterar o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 no que
respeita às normas de execução relativas à certificação ambiental das
aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos**

Certificados de ruído

I. Generalidades

1. O presente parecer destina-se a clarificar a posição da Agência relativamente à possibilidade de alterar o sistema de gestão da documentação de certificação de ruído de aeronaves individuais previsto na Parte 21 do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão¹.
2. O presente Parecer foi aprovado em conformidade com o princípio do procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência², nos termos do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002³.

ANTECEDENTES

3. O Regulamento (CE) n.º 1592/2002, que estabelece o sistema EASA de segurança da aviação e de compatibilidade ambiental, responsabiliza a Comunidade pela regulação de todos os aspectos da certificação do ruído das aeronaves. O correspondente regulamento de aplicação, Regulamento (CE) n.º 1702/2003, estipula que os Estados-Membros da UE devem utilizar o Formulário 45 da EASA como certificado de ruído.
4. 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. No seguimento desses trabalhos, o Apêndice G do Anexo 16, Volume I, Quarta Edição, Alteração 8, tornou-se aplicável em 24 de Novembro de 2005, incluindo três diferentes opções para a gestão da documentação de certificação do ruído que deve ser mantida a bordo das aeronaves para que estas possam circular livremente, nos termos da Convenção de Chicago. Incumbe aos Estados contratantes da ICAO escolher entre as diferentes opções.
5. A Opção 1 da ICAO consiste num documento (certificado de ruído) que contém todas as informações numa única página.
6. A Opção 2 da ICAO consiste em 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 contém informações adicionais (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

¹ Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, 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 (JO L 243 de 27.9.2003, p. 6). Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 335/2007 (JO L 88 de 29.3.2007, p. 40).

² Decisão do Conselho de Administração que altera e substitui a Decisão 7-03 relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação. Decisão do Conselho de Administração da EASA 08-2007 de 13.6.2007 (“procedimento de regulamentação”).

³ Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 240 de 7.9.2002, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 334/2007 (JO L 88 de 29.3.2007, p. 39).

da aeronave (AOM).

7. A Opção 3 da ICAO é um sistema composto por três documentos complementares. O primeiro documento é idêntico ao primeiro documento da Opção 2 da ICAO. O segundo 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.
8. Dado que já previa um sistema compatível com a Opção 1 da ICAO, o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão foi alterado pelo Regulamento (CE) n.º 335/2007, no intuito de adaptar o Formulário 45 da EASA ao formato adoptado pela ICAO no supramencionado Apêndice G do Anexo 16, Volume I, Quarta Edição, Alteração 8.

II. Processo de consulta

9. Reagindo à supramencionada alteração do Anexo 16 da ICAO, diversos interessados requereram uma alteração do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão destinada a transpor para o direito comunitário a flexibilidade introduzida no sistema de gestão da documentação de certificação do ruído, uma vez que a legislação em vigor apenas permitia a supramencionada Opção 1 da ICAO. Em 23 de Agosto de 2006, a Agência publicou um pré-aviso de proposta de alteração (A-NPA 13-2006), para conhecer a opinião dos interessados quanto à necessidade dessa alteração e para examinar diversas opções possíveis para a documentação de certificação do ruído: as três da ICAO e três variações destas opções.
10. No termo do prazo estabelecido, em 23 de Novembro de 2006, a Agência recebera 102 observações da parte de 19 autoridades nacionais, entidades profissionais e privadas. Todas as observações recebidas foram tomadas em consideração e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (CRD), publicado no sítio Web da Agência em 30 de Abril de 2007. Do CRD constam todas as observações recebidas, bem como as respostas da Agência.
11. Catorze das entidades que submeteram observações apresentaram claramente as suas preferências relativamente às seis diferentes opções explicadas no A-NPA. A maioria (oito entidades), principalmente autoridades nacionais de aviação (ANA), mas também fabricantes e uma organização profissional, era favorável à manutenção do actual sistema, tal como existe, com recurso ao Formulário 45 da EASA. Uma parte igualmente importante das entidades que submeteram observações (seis em catorze) defendeu que deveriam ser os proprietários ou operadores de aeronaves a escolher uma das três opções da ICAO atrás descritas. Esta posição foi assumida por organizações profissionais, um operador, um fabricante e uma ANA.
12. Com base no A-NPA e no CRD, em 11 de Junho de 2007 a Agência emitiu uma avaliação preliminar de impacto regulamentar (pre-RIA) que concluía que a melhor opção consistia em nada alterar e manter a Opção 1 da ICAO, já reflectida no Formulário 45. A avaliação preliminar de impacto regulamentar, que, para informação, consta em anexo ao presente parecer, foi apresentada aos organismos consultivos da Agência para actividades de regulamentação (Comité Consultivo das

Normas de Segurança e Grupo de Aconselhamento das Autoridades Nacionais) para justificar a ausência de actividade legislativa destinada a alterar o Regulamento (CE) n.º 1702/2003. Embora não tenha obtido o apoio unânime, esta sugestão foi bastante bem aceite.

III. Conteúdo do parecer da Agência

13. Os certificados de ruído são emitidos para demonstrar que a aeronave observa os requisitos em matéria de ruído enunciados no Anexo 16, Volume I, 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. A Agência considera que esta função é adequadamente assegurada pelo sistema actual, adoptado pela Comunidade ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1702/2003 para gerir as informações sobre ruído (Formulário 45 da EASA).
14. O certificado de ruído, embora documente informações técnicas, incluindo a massa máxima à descolagem e o(s) nível(is) máximo(s) de ruído, não tem como principal objectivo fornecer informações para fins diferentes da certificação de ruído. Não obstante, a Agência admite que algumas autoridades aeroportuárias utilizam os dados constantes dos certificados de ruído para outros fins, como o cálculo das taxas de aterragem ou a imposição de restrições operacionais.
15. A Agência reconhece a necessidade e as vantagens deste tipo de medidas para reduzir o impacto ambiental da aviação nas imediações dos aeroportos. No entanto, é questionável que os dados técnicos disponíveis nos certificados de ruído, seja qual for a sua forma, sejam suficientes para esse efeito. Para serem correctas, estas medidas deverão basear-se nos níveis de ruído associados às condições efectivas de aterragem e descolagem, como massas efectivas, posicionamento dos *flaps* e observância de procedimentos especiais de redução do ruído. Embora reconheça que as restrições operacionais se devem basear nas características de ruído apuradas no processo de certificação, a Resolução A36-22 da ICAO não limita essas características aos dados disponíveis no certificado de ruído. Com efeito, o processo de certificação pode produzir dados suplementares sobre níveis de ruído necessários para alcançar este objectivo, com a flexibilidade necessária para ter plenamente em conta as condições efectivas de operação.
16. Com base nos resultados do CRD e da avaliação preliminar de impacto regulamentar, a Agência considera que a regulamentação no âmbito do sistema EASA não constitui uma opção adequada para solucionar a questão em apreço, pelo que não tomará esse rumo. Sugere, em alternativa, que sejam tomadas medidas, na base jurídica adequada, no sentido de adoptar e introduzir medidas mais apropriadas para responder às necessidades dos operadores de aeronaves e de aeroportos em matéria de informações relacionadas com o ruído na actividade quotidiana. Sugere ainda que a Comissão empreenda uma acção coordenada a nível internacional para examinar se as normas da ICAO poderão ser adaptadas em conformidade. Nesse contexto, a Agência está disponível para fornecer dados técnicos adicionais sobre ruído que ajudem todos os interessados a adoptar uma abordagem mais flexível sempre que se recorra a medidas operacionais ou económicas para reduzir o impacto ambiental da aviação nas imediações dos aeródromos.

Colónia, 18 de Dezembro de 2007

P. GOUDOU
Director Executivo