

Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa à limitação da operação de aviões abrangidos pelo capítulo 2⁽¹⁾

(91/C 339/16)

Em 30 de Abril de 1991, o Conselho decidiu, nos termos do nº 2 do artigo 84º do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção do Ambiente, da Saúde Pública e do Consumo, incumbida de preparar os trabalhos do Comité sobre esta matéria, emitiu parecer em 9 de Julho de 1991. Foi relator Javier Velasco.

Na 289ª reunião plenária (sessão de 25 de Setembro de 1991), o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. O Comité concorda com o texto da proposta de directiva que, contrariamente ao sucedido noutras ocasiões, resulta do consenso com os organismos oficiais da Aviação Civil.

1.2. A proposta, que visa a retirada gradual, num prazo de vários anos, dos aviões abrangidos pelo capítulo 2, considerados portadores de um nível de ruído inaceitável em termos de ambiente, foi elaborada conjuntamente pela Comissão e pela Conferência Europeia da aviação civil (CEAC) tendo em vista a procura de uma solução «internacional» para o problema das emissões sonoras das aeronaves.

1.3. Nesse sentido, o Comité congratula-se com o facto de a proposta coincidir com o parecer que emitiu sobre a matéria em 13 de Julho de 1989⁽²⁾. No aludido parecer, salientava-se a necessidade de a Comissão e a CEAC sanarem as suas divergências mediante acordos, de a Comissão assumir papel de relevo nas negociações com a CEAC nos aspectos relacionados com o ambiente e, por último, da aplicação gradual das medidas adoptadas.

1.4. A proposta satisfaz todos estes requisitos, pelo que o Comité não pode deixar de a subscrever.

2. Observações na generalidade

2.1. A proposta de directiva dará um importante contributo para a redução dos efeitos do ruído provocado pelas aeronaves nas zonas próximas dos aeroportos.

2.2. A directiva em questão é coerente com as propostas de outros organismos internacionais relevantes, como a Organização da aviação civil internacional (OACI) e a Convenção relativa à aviação civil internacional (CACI).

2.3. A directiva implica um esforço económico para as companhias aéreas num momento de debilidade económica (quase todas foram deficitárias em 1990), já que acelera a retirada ou a modificação onerosa das aeronaves em serviço.

2.4. Os efeitos benéficos desta directiva apenas se farão sentir se as autoridades dos Estados-membros tomarem medidas destinadas a assegurar que os terrenos localizados na proximidade dos aeroportos não serão utilizados para a construção de habitações.

2.5. O período de 25 anos de vida útil proposto na directiva parece razoável, pelo que é aceite pelo Comité. Não obstante, importa precisar que, se bem que esse prazo seja suficiente para que as companhias amortizem os seus investimentos, tal não significa que seja esse o período de vida útil da aeronave, que, em qualquer caso, depende mais da utilização que dela se faça e do tipo de manutenção que se lhe dispense do que da idade.

⁽¹⁾ JO nº C 111 de 26. 4. 1991, p. 5.

⁽²⁾ JO nº C 221 de 28. 8. 1989.

Feito em Bruxelas, em 25 de Setembro de 1991.

O Presidente
do Comité Económico e Social
François STAEDLIN