

ção de parte do articulado e pelo aditamento de novos artigos.

Neste contexto, constata-se que, quanto à contagem do período de instalação, a redacção do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 180/2000, de 10 de Agosto, alterada que foi pelo artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 308/2002, de 16 de Dezembro, se encontra esgotada, dado que pelo despacho conjunto n.º 763/2002, de 26 de Setembro, foi o prazo de instalação supramencionado prorrogado por mais um ano.

No entanto, não foi possível proceder à concretização da instalação da Agência, dadas as vicissitudes apontadas, pelo que se torna imprescindível uma prorrogação adicional.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

O regime de instalação previsto no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 180/2000, de 10 de Agosto, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 308/2002, de 16 de Dezembro, é prorrogado, a título excepcional, por mais um ano, com efeitos a partir de 11 de Outubro de 2003.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Setembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Armando José Cordeiro Sevinate Pinto*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 11 de Novembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Decreto-Lei n.º 293/2003

de 19 de Novembro

O desenvolvimento sustentável é um dos principais objectivos da política comum dos transportes, mediante uma abordagem integrada, visando garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes e a protecção do ambiente.

Por sua vez, o desenvolvimento sustentável do transporte aéreo requer a adopção de medidas destinadas a reduzir os danos causados pelas emissões sonoras de aeronaves em aeroportos com problemas de ruído específicos.

Assim, uma nova norma, mais restritiva, de certificação do ruído definida no anexo n.º 16, volume n.º 1, parte II, capítulo 4, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional foi elaborada no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e contribuirá para uma melhoria do ambiente sonoro nas imediações de aeroportos a longo prazo.

A introdução de restrições de operação nos aeroportos comunitários pode contribuir para impedir um agravamento do ambiente sonoro nas imediações de aeroportos, mas pode introduzir distorções de concorrência. O objectivo pode, por conseguinte, ser atingido de um modo mais eficaz a nível comunitário graças à adopção de regras harmonizadas para a introdução de restrições de operação no quadro do processo de gestão do ruído.

Deste modo, a Comunidade Europeia adoptou a Directiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários.

Urge pois transpor a referida directiva para a ordem jurídica interna.

Acresce que um quadro comum de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação em aeroportos comunitários, como parte de uma abordagem equilibrada da gestão do ruído, ajudará a salvaguardar os requisitos do mercado interno através da introdução de medidas semelhantes em aeroportos com problemas de ruído comparáveis de uma maneira geral. Isso inclui a avaliação do impacto do ruído num aeroporto e a avaliação das medidas possíveis para reduzir esse impacto, bem como a selecção das medidas de redução de ruído adequadas ao objectivo do maior benefício possível para o ambiente ao menor custo.

A 33.ª assembleia da OACI adoptou a Resolução A33/7 que define o conceito «abordagem equilibrada» da gestão do ruído, estabelecendo assim um método aplicável ao problema das emissões sonoras de aeronaves, incluindo orientações internacionais para a introdução de restrições de operação específicas a cada aeroporto.

Assim, o conceito «abordagem equilibrada» da gestão das emissões sonoras das aeronaves inclui quatro elementos essenciais e requer uma avaliação cuidada das diferentes opções para atenuar o ruído, incluindo a redução na fonte do ruído gerado por aeronaves, medidas de ordenamento e gestão do território, procedimentos operacionais de redução do ruído e restrições de operação, sem prejuízo das obrigações jurídicas, acordos existentes, legislação em vigor e políticas aplicáveis na matéria.

A «abordagem equilibrada» constitui uma importante medida para lograr a redução do ruído. A fim de alcançar uma redução eficaz e duradoura do ruído são, porém, igualmente necessárias normas técnicas mais rigorosas, nomeadamente aplicáveis às aeronaves, procedendo, simultaneamente, à retirada de serviço de aeronaves que produzem elevadas emissões de ruído.

Tipificam-se, por último, os ilícitos contra-ordenacionais estabelecidos em função dos interesses a tutelar.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1 — O presente diploma estabelece as regras e os procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março.

2 — As disposições do presente diploma aplicam-se ao transporte aéreo comercial e à aviação geral.

3 — O presente diploma aplica-se unicamente às aeronaves civis, sem prejuízo do número seguinte.

4 — O presente diploma não se aplica às aeronaves de Estado, a voos de emergência médica, de bombeiros e de chefes de Estado.

5 — Para efeitos do número anterior, são consideradas aeronaves de Estado as utilizadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais.

Artigo 2.º

Objectivos

O presente diploma tem por objectivos estabelecer regras de introdução de restrições de operação de modo coerente a nível dos aeroportos, de forma a limitar ou reduzir o número de pessoas afectadas pelos efeitos nocivos do ruído, promover um desenvolvimento da capacidade aeroportuária que respeite o ambiente, favorecer a realização de objectivos específicos de redução do ruído a nível de cada aeroporto e permitir uma escolha entre as medidas possíveis para obter o máximo benefício para o ambiente ao menor custo.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Abordagem equilibrada» a abordagem segundo a qual são avaliadas as medidas aplicáveis para resolver o problema do ruído num determinado aeroporto situado no território português, designadamente o efeito previsível de uma redução do ruído das aeronaves na fonte, de medidas de ordenamento e de gestão do território, de processos de exploração que permitam reduzir o ruído e de restrições de exploração;
- b) «Aeronaves marginalmente conformes» aviões civis subsónicos de propulsão por reacção que respeitem os valores limite de certificação estabelecidos no anexo n.º 16, volume n.º 1, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional numa margem cumulativa não superior a 5 EPNdB (ruído efectivamente percebido em decibéis — *effective perceived noise in decibels*), em que a margem cumulativa é o valor expresso em EPNdB obtido somando as diferentes margens (ou seja, a diferença entre o

nível de ruído certificado e o nível de ruído máximo autorizado) em cada um dos três pontos de referência para a medição do ruído definidos no anexo n.º 16, volume n.º 1, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;

- c) «Aeroporto» um aeroporto civil cujo tráfego seja superior a 50 000 movimentos por ano de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção, tendo em conta a média dos três últimos anos que tenham precedido a aplicação das disposições deste diploma ao aeroporto em questão;
- d) «Aeroporto urbano» um aeroporto que não possua nenhuma pista com um comprimento máximo de descolagem utilizável (TORA) superior a 2000 m e que forneça exclusivamente serviços ponto-a-ponto entre Estados europeus ou no território de um Estado e localizado no centro de uma grande aglomeração em que, com base em critérios objectivos, um número significativo de pessoas seja afectado pelas emissões sonoras de aeronaves e em que qualquer aumento suplementar dos movimentos de aeronaves represente um incómodo particularmente importante dada a gravidade da poluição sonora;
- e) «Avião civil subsónico de propulsão por reacção» avião com uma massa máxima à descolagem igual ou superior a 34 000 kg ou cuja capacidade máxima da configuração interior, certificada para esse tipo de avião, comporte mais de 19 lugares de passageiros, excluindo os lugares exclusivamente destinados à tripulação;
- f) «INAC» o Instituto Nacional de Aviação Civil;
- g) «Movimento» uma aterragem ou uma descolagem;
- h) «Partes interessadas» todas as pessoas singulares ou colectivas afectadas ou susceptíveis de ser afectadas pela introdução de medidas de redução do ruído, incluindo restrições de operação, ou que possam ter interesse legítimo na aplicação dessas medidas;
- i) «Restrições de operação» medidas relativas ao ruído que limitem ou reduzam o acesso de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção a um aeroporto. Incluem restrições de operação com vista à retirada de serviço de aeronaves marginalmente conformes em aeroportos específicos e restrições de operação parciais que afectem a operação de aviões civis subsónicos de propulsão por reacção em determinados períodos.

CAPÍTULO II

Restrições de operação

Artigo 4.º

Gestão do ruído de aeronaves

1 — Para cada aeroporto são fixadas medidas de gestão de ruído de aeronaves, nos termos do presente diploma, tendo em conta os seguintes critérios:

- a) O nível de ruído na fonte;
- b) O ordenamento e a gestão do território;
- c) A obtenção do máximo benefício para o ambiente ao menor custo;

- d) Os procedimentos de operação que permitam reduzir o ruído.

2 — Ao serem analisadas as restrições de operação devem ser tidos em conta os custos e os benefícios que as diferentes medidas aplicáveis são susceptíveis de gerar e as características específicas de cada aeroporto.

3 — As medidas ou combinações de medidas adoptadas nos termos das alíneas do n.º 1 não devem ser mais restritivas que o necessário para atingir o objectivo ambiental fixado para um dado aeroporto.

4 — As restrições de operação baseadas no desempenho devem basear-se no nível de ruído emitido pela aeronave, tal como determinado pelo procedimento de certificação estabelecido em conformidade com o anexo n.º 16, volume n.º 1, 3.ª edição (Julho de 1993) da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

5 — As restrições de operação previstas no n.º 1 são fixadas por portaria dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

6 — As restrições operacionais fixadas nos termos dos números anteriores podem ser objecto de derrogação, atendendo aos custos e benefícios que as diferentes medidas aplicáveis são susceptíveis de gerar e às características específicas de cada aeroporto, a definir em portaria dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

7 — Sem prejuízo do número anterior, e atendendo à situação do caso concreto, pode o INAC, excepcionalmente e quando se trate de situações de reconhecido interesse público, mediante parecer prévio, de carácter vinculativo, do Instituto do Ambiente, autorizar, a título temporário, a realização de operações que, em regra, sejam objecto de restrição.

8 — O parecer previsto no número anterior deve ser emitido no prazo de cinco dias úteis, findo o qual, sem que ocorra a respectiva emissão, o INAC autorizará a realização das operações em causa.

9 — Para efeitos do disposto no n.º 7, o INAC remete ao Instituto do Ambiente, nomeadamente, os seguintes elementos:

- a) Descrição do pedido de excepção — número de voos adicionais, duração da excepção e classificação das aeronaves em termos da emissão sonora, em conformidade com o disposto nas normas da OACI;
- b) Fundamentação do interesse público em presença;
- c) Curvas de níveis sonoros previstas durante a vigência da excepção.

Artigo 5.º

Avaliação

1 — Para efeitos de aprovação de uma decisão relativa a restrições de operação, as informações especificadas no anexo ao presente diploma são tomadas em conta, na medida do possível e se tal se justificar, no que diz respeito às restrições de operação em questão e às características do aeroporto.

2 — Para efeitos de avaliação da adopção de restrições de operação, previstas no artigo anterior, as entidades responsáveis pelas infra-estruturas de transportes em exploração devem elaborar planos de monitorização

e redução do ruído, submetendo-os à apreciação prévia do Instituto do Ambiente.

3 — Sempre que os projectos de aeroportos sejam sujeitos a uma avaliação do impacte ambiental nos termos do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, a avaliação em conformidade com este diploma deve ser considerada como preenchendo o disposto no n.º 1, desde que, na medida do possível, tenham sido tomadas em conta as informações especificadas no anexo ao presente diploma.

4 — O disposto nos números anteriores não se aplica:

- a) Às restrições de operação já estabelecidas à data da entrada em vigor do presente diploma;
- b) Às alterações mínimas de ordem técnica às restrições de operação parciais que não tenham implicações significativas em termos de custos para os operadores aéreos de um dado aeroporto e que tenham sido introduzidas após a entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 6.º

Introdução de restrições de operação com vista à retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes

1 — Se a avaliação de todas as medidas possíveis, incluindo as de restrição parcial de operação, efectuada em conformidade com os requisitos do artigo 5.º, demonstrar que para o cumprimento dos objectivos do presente diploma é necessário introduzir restrições de operação com vista à retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes, em vez do procedimento previsto no artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, aplicam-se ao aeroporto em questão as seguintes regras:

- a) Seis meses depois de concluída a avaliação e decidida a introdução de uma restrição de operação, não podem ser prestados nesse aeroporto serviços adicionais, em comparação com o período correspondente do ano anterior, com aeronaves marginalmente conformes;
- b) Seis meses, no mínimo, após esse momento, pode ser exigido a cada operador que reduza o número de movimentos das aeronaves marginalmente conformes que opere nesse aeroporto, a um ritmo anual não superior a 20 % do número total inicial desses movimentos.

2 — Em conformidade com as regras de avaliação do artigo 5.º, as entidades gestoras dos aeroportos urbanos podem introduzir medidas mais restritivas no que respeita à definição de aeronaves marginalmente conformes, desde que essas medidas não afectem os aviões civis subsónicos de propulsão por reacção que cumpram, segundo o seu certificado de origem ou após renovação do mesmo, as normas acústicas do anexo n.º 16, volume n.º 1, parte II, capítulo 4, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

Artigo 7.º

Isenção de aeronaves registadas em países em desenvolvimento

As aeronaves marginalmente conformes registadas em países em desenvolvimento ficam isentas do disposto no artigo anterior até 28 de Março de 2012, se:

- a) Tiverem obtido certificação que ateste a sua conformidade às normas acústicas constantes do

anexo n.º 16, volume n.º 1, parte II, capítulo 3, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e tiverem sido utilizadas no aeroporto em questão na Comunidade entre 1 de Janeiro de 1996 e 31 de Dezembro de 2001 (período de referência); e

- b) Tenham estado registadas, durante o período de referência, nesse país em desenvolvimento e continuarem a ser exploradas por uma pessoa singular ou colectiva estabelecida nesse país.

Artigo 8.º

Derrogação aplicável à operação de aeronaves em circunstâncias excepcionais

1 — Em determinados casos, o INAC pode autorizar a operação pontual em aeroportos de aeronaves marginalmente conformes que não possa ter lugar com base noutras disposições do presente diploma.

2 — A presente derrogação circunscreve-se às:

- a) Aeronaves cuja operação revista um carácter excepcional, que justifique uma derrogação temporária;
- b) Aeronaves que efectuem voos não comerciais para fins de modificação, reparação ou manutenção.

Artigo 9.º

Consulta e transparência

Para efeitos da aplicação dos artigos 5.º e 6.º do presente diploma, as partes interessadas devem ser informadas, pelo INAC, sempre que o requeiram, sobre o andamento dos procedimentos.

Artigo 10.º

Pré-aviso

1 — Sempre que seja introduzida uma nova restrição de operação, todas as partes interessadas devem ser publicamente informadas desse facto, incluindo das razões que motivam essa restrição, tendo em conta os elementos adequados da abordagem equilibrada:

- a) Seis meses antes da entrada em vigor das medidas referidas na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º;
- b) Um ano antes da entrada em vigor das medidas referidas na alínea b) do n.º 1 e no n.º 2 do artigo 6.º;
- c) Dois meses antes da realização da conferência de programação dos horários para o período de programação correspondente, para as medidas abrangidas pelo artigo 6.º

2 — O INAC deve informar imediatamente as autoridades administrativas competentes da aviação civil dos outros Estados membros e a Comissão de quaisquer novas restrições de funcionamento na aceção do presente diploma que o Estado Português tenha decidido introduzir num aeroporto situado no seu território.

CAPÍTULO III

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 11.º

Fiscalização

1 — São competentes para a fiscalização das actividades abrangidas pelo presente diploma as seguintes entidades:

- a) INAC;
- b) Inspeção-Geral do Ambiente;
- c) Comissões de coordenação e desenvolvimento regional;
- d) Entidades gestoras aeroportuárias.

2 — As entidades previstas nas alíneas b), c) e d) do número anterior devem comunicar ao INAC todos os factos ou condutas por si detectados que possam configurar uma contra-ordenação prevista no presente diploma e prestar ao INAC toda a assistência pelo mesmo requerida para o exercício das suas competências.

Artigo 12.º

Contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações:

- a) A violação das restrições operacionais impostas por portaria, nos termos do n.º 5 do artigo 4.º;
- b) A violação das restrições de operação com vista à retirada de serviço das aeronaves marginalmente conformes, nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 6.º

2 — A negligência e a tentativa são puníveis.

Artigo 13.º

Coimas

As condutas previstas no n.º 1 do artigo anterior são punidas com a coima mínima de € 800 e máxima de € 1870, em caso de negligência, e mínima de € 1870, e máxima de € 3740, em caso de dolo, quando praticadas por pessoas singulares, e com a coima mínima de € 5000 e máxima de € 22 445, em caso de negligência, e mínima de € 15 000 e máxima de € 44 890, em caso de dolo, quando praticadas por pessoas colectivas.

Artigo 14.º

Autoridade competente

O INAC é a autoridade competente para a instrução do processo contra-ordenacional e para a aplicação das respectivas coimas.

Artigo 15.º

Produto das coimas

1 — O montante das coimas cobradas pelo INAC em execução do presente decreto-lei reverte para o Estado e para esse Instituto nas percentagens de 60% e 40%, respectivamente.

2 — O produto das coimas por contra-ordenações, comunicadas nos termos do n.º 2 do artigo 11.º do pre-

sente diploma, reverte em 10 % para a entidade que comunicou, sendo o remanescente repartido conforme o previsto no número anterior.

CAPÍTULO IV

Disposições finais

Artigo 16.º

Norma revogatória

Com a entrada em vigor da portaria prevista no n.º 5 do artigo 4.º do presente diploma, são revogadas as disposições respeitantes a aeroportos e aeródromos, constantes dos artigos 15.º e 17.º do Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 259/2002, de 23 de Novembro.

Artigo 17.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Setembro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues* — *Amílcar Augusto Contel Martins Theias*.

Promulgado em 6 de Novembro de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 11 de Novembro de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO

Informações referidas no n.º 1 do artigo 5.º

1 — Inventário actual:

1.1 — Descrição do aeroporto, incluindo informações sobre a sua capacidade, localização, imediações, volume e composição do tráfego aéreo, bem como o tipo e características das pistas de descolagem.

1.2 — Descrição dos objectivos ambientais fixados para o aeroporto e do contexto nacional.

1.3 — Dados pormenorizados das curvas de níveis de ruído para os anos anteriores e o ano em curso, incluindo uma estimativa do número de pessoas afectadas pelas emissões sonoras de aeronaves. Descrição do método de cálculo utilizado para estabelecer essas curvas.

1.4 — Descrição de medidas já aplicadas para melhorar as emissões sonoras de aeronaves, por exemplo informações sobre ordenamento e gestão do território, programas de isolamento contra o ruído, procedimentos

operativos como os PAN-OPS, restrições de operações tais como valores limite de ruído, limitação ou interdição de voos nocturnos, taxas sobre o ruído, utilização de pistas preferenciais, rotas preferidas por razões de ruído ou acompanhamento das trajectórias de voo e medição do ruído.

2 — Previsões na ausência de novas medidas:

2.1 — Descrição das ampliações de aeroportos (caso existam) já aprovadas e previstas no programa, no que respeita, por exemplo, ao aumento da capacidade, extensão das pistas e ou dos terminais, à futura composição do tráfego e ao seu crescimento previsto.

2.2 — No que respeita ao aumento da capacidade aeroportuária, apresentação das vantagens que oferece a capacidade adicional.

2.3 — Descrição do impacte no ambiente sonoro na ausência de novas medidas, bem como das medidas já programadas para atenuar o impacte do ruído durante o mesmo período.

2.4 — Curvas de níveis de ruído previstas, incluindo uma avaliação do número de pessoas que poderão ser afectadas pelas emissões sonoras de aeronaves, e distinção entre zonas residenciais antigas e recentes.

2.5 — Avaliação das consequências e dos custos possíveis na ausência de novas medidas para atenuar o impacte do aumento do ruído, caso este seja previsível.

3 — Avaliação de medidas complementares:

3.1 — Descrição geral das medidas complementares possíveis como parte das diversas opções mencionadas no n.º 1 do artigo 4.º e, em particular, indicação das principais razões para a sua selecção. Descrição das medidas escolhidas para uma análise mais exaustiva e informações mais completas sobre o custo da sua introdução, o número de pessoas que delas poderão beneficiar e em que prazo, bem como uma classificação das medidas em função da sua eficácia global.

3.2 — Avaliação da relação custo-eficácia ou custo-benefício da introdução de medidas específicas tendo em conta os efeitos sócio-económicos sobre os utentes do aeroporto: operadores (passageiros e mercadorias), passageiros e autarquias.

3.3 — Resumo dos possíveis efeitos sobre o ambiente e a concorrência das medidas previstas sobre outros aeroportos, operadores e partes interessadas.

3.4 — Razões para a selecção da opção escolhida.

3.5 — Resumo não técnico.

4 — Relação com a directiva do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente:

4.1 — Caso tenham sido preparados mapas de ruído ou planos de acção nos termos da referida directiva, estes serão utilizados para fornecer as informações exigidas no presente anexo.

4.2 — A avaliação da exposição ao ruído (curvas de níveis de ruído e número de pessoas afectadas) deve ser efectuada utilizando pelo menos os indicadores de ruído comuns Lden e Lnight especificados na directiva acima referida, caso estejam disponíveis.