

**СТАНОВИЩЕ № 05/2007**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**относно възможността за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003  
относно определяне на правила за прилагане на сертифициране за  
летателната годност и за опазване на околната среда на  
въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и  
оборудване**

**Сертификати за шум**

## I. Обща част

1. Целта на настоящото становище е да изясни позицията на Агенцията по отношение на възможността за изменение на системата за администриране на документацията за сертифициране на шума за отделни въздухоплавателни средства, както е посочено в част 21 от Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията<sup>1</sup>.
2. Становището е прието въз основа на принципа, приет от Управителния съвет на Агенцията<sup>2</sup>, в съответствие с разпоредбите на член 14 от Регламент (ЕО) № 1592/2002<sup>3</sup>.

## КОНТЕКСТ

3. Съгласно Регламент (ЕО) № 1592/2002, установяващ системата на ЕААБ за авиационна безопасност и съвместимост с опазването на околната среда, Общността отговаря за регулирането на всички аспекти по сертифицирането на шума на въздухоплавателните средства. В правилото за неговото прилагане, Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, се посочва, че държавите-членки на ЕС трябва да използват формуляр 45 на ЕААБ като сертификат за шум.
4. През последните години Комитетът за защита на околната среда от авиацията на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО/САЕР) разработи правила и инструкции за документацията за сертифициране на шума за изменение на приложение 16 към Чикагската конвенция, том I, Шум от въздухоплавателни средства. В резултат от извършената работа допълнение Ж от приложение 16, том I, четвърто издание, изменение 8 влезе в сила на 24 ноември 2005 г., като се включиха три различни опции за администрирането на документацията за сертифициране на шума, която трябва да е на борда на въздухоплавателното средство, за да може то да има право на свободно движение в съответствие с Чикагската конвенция. Решението за избор между тези опции се взема от държавите, присъединили се към договора за ИКАО.
5. Опция 1 на ИКАО е един документ (сертификат за шум), в който цялата информация се съдържа на една единствена страница.
6. Опция 2 на ИКАО се състои от два допълващи се документа. Първият

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 година относно определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателната годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6.). Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 335/2007 на Комисията (ОВ L 88, 29.3.2007 г., стр. 40.).

<sup>2</sup> Решение на Управителния съвет за изменение и заместване на Решение 7-03 относно процедурата за прилагане от Агенцията за публикуване на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали. Решение на Управителния съвет на EASA 08-2007 от 13.6.2007 г. („Процедура за определяне на решения“).

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 година относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ОВ L 240, 7.9.2002 г., стр. 1.). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 334/2007 на Комисията (ОВ L 88, 29.3.2007 г., стр. 39.).

документ удостоверява сертифицирането на шума, но се ограничава до идентификацията на въздухоплавателното средство и декларацията за съответствие. Вторият документ включва допълнителна информация (напр. равнища на шум) обикновено като одобрена страница или страници от Полетния наръчник на въздухоплавателното средство (AFM) или Ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство (AOM).

7. Опция 3 на ИКАО е система, която се състои от три допълващи се документа. Първият документ е идентичен с първия документ от Опция 2 на ИКАО. Вторият е подобен на втория документ от Опция 2, който съдържа всички възможни шумови конфигурации на въздухоплавателното средство. В третия, който се издава в съответствие с регулирана процедура, се посочва настоящата конфигурация на въздухоплавателното средство посредством уникален идентификатор на настоящата максимална излетна маса (МТОМ).
8. С Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията е утвърдена система, която отговаря на гореописаната Опция 1 на ИКАО, който се изменя с Регламент (ЕО) № 335/2007 на Комисията за адаптиране на формуляр 45 на ЕААБ към приетия от ИКАО формат в горепосоченото допълнение Ж на приложение 16, том I, четвърто издание, изменение 8.

## **II. Консултации**

9. В отговор на горепосоченото изменение на приложение 16 на ИКАО няколко заинтересовани страни са поискали изменение на Регламент № 1702/2003 на Комисията, за да въведат в общностното законодателство гъвкавостта в системата за администриране на документацията за сертифициране на шума, тъй като настоящото законодателство разрешава само прилагането на гореописаната Опция 1 на ИКАО. На 23 август 2006 г. Агенцията публикува предварително съобщение за предложено изменение (А-NPA 13-2006), за да се информира за гледните точки на заинтересованите страни за нуждата от такава промяна и да разгледа различните възможни опции за документацията за сертифициране на шума: трите опции на ИКАО, плюс три варианта на последните.
10. До края на определения срок, 23 ноември 2006 г., Агенцията е получила 102 коментара от 19 национални органа, професионални организации и частни компании. Всички получени коментари са приети и включени в Документ "Отговор на коментарите" (ДОК), публикуван на уебсайта на Агенцията на 30 април 2007 г. Този ДОК съдържа всички получени коментари и отговори от Агенцията.
11. Четиринадесет от изпратилите коментари предоставят отделна декларация за техните предпочитания относно шестте различни опции, изложени в NPA. Мнозинството, осем от изпратилите коментари, повечето от национални авиационни администрации, но също така от производители и от една професионална организация, подкрепят запазването на настоящата система, както е в сила в момента, чрез използване на формуляр 45 на ЕААБ. Също така значителен брой от изпратилите коментари (шест от 14) подкрепят предложението да се предостави възможност на собствениците или операторите на въздухоплавателни средства да избират една от трите опции на ИКАО, описани по-горе. Декларациите са направени от професионални

организации, един оператор, един производител и една национална авиационна администрация.

12. Въз основа на съобщението за предложено изменение и на ДОК на 11 юни 2007 г. Агенцията издава предварителна регулаторна оценка на въздействието, в която се заключава, че най-добрата опция е да не се прави нищо, а да се запази Опция 1 на ИКАО, отразена във формуляр 45. Предварителната регулаторна оценка на въздействието, която е приложена за информация като приложение към настоящото становище, е представена на консултантските органи на Агенцията за вземане на решение (Консултативният комитет по стандарти за безопасност и Група от съветници от националните власти), за да се оправдае, че не трябва да се взема решение за изменение на Регламент № 1702/2003. Въпреки че по този въпрос мнението не е единодушно, предложението е прието с широко мнозинство.

### **III. Същност на становището на Агенцията**

13. Целта на издаването на сертификати за шум е да се покаже, че въздухоплавателното средство съответства на изискванията за шум, посочени в приложение 16, том I от Чикагската конвенция (въведено в законодателството на ЕО чрез член 6 от Регламент (ЕО) № 1592/2002), и следователно има право на свободно движение в съответствие със споменатата конвенция. Становището на Агенцията е, че тази функция се изпълнява адекватно от настоящата система, приета от Общността съгласно Регламент № 1702/2003 за администрирането на информацията за шума (формуляр 45 на ЕААБ).
14. Сертификатът за шум, въпреки че съдържа техническа информация, включително максималната излетна маса и равнището(ата) на шума, няма за главна цел да предоставя данни, различни от нужните за сертифициране на шума. Въпреки това Агенцията признава, че някои летищни органи използват данните, включени в сертификатите за шум, за други цели, като изчисление на летищните такси или прилагане на експлоатационни ограничения.
15. Агенцията признава нуждата и ползите от такива мерки за намаляване на въздействието на авиацията върху околната среда около летищата. Въпреки това е под въпрос дали наличните технически данни в сертификатите за шум, независимо под каква форма, предоставят достатъчно данни за тази цел. За да бъдат справедливи тези мерки, те трябва да са базирани на равнищата на шум, свързани с конкретните условия за излитане и кацане, като настояща маса, зададени степени на задкрилката и използване на специални процедури за намаляване на шума. Макар и в Резолюция А36-22 на ИКАО да се признава, че експлоатационните ограничения трябва да се базират на шумовите характеристики, определени по време на процедурата по сертифициране, тя не ги ограничава само до данните, налични в сертификата за шум. Процедурата по сертифициране може наистина да разкрие допълнителните равнища за шум, необходими за постигането на тази цел с необходимата гъвкавост, така че изцяло да се вземат предвид конкретните експлоатационни обстоятелства.
16. Въз основа на резултатите от ДОК и предварителната регулаторна оценка за въздействието становището на Агенцията е, че вземането на решения в

рамките на системата на ЕААБ не е подходяща опция за преодоляване на въпросния проблем и следователно няма да действа в тази посока. Вместо това тя предлага на базата на съответната правна основа да се предприемат действия за определяне и въвеждане на по-подходящи мерки, така че да се отговори на нуждите на въздухоплавателните средства и летищните оператори във връзка с информацията за шума от въздухоплавателните средства при дневна експлоатация. Агенцията предлага също така Комисията да предприеме координирани действия на международно равнище, за да види дали стандартите на ИКАО могат да бъдат адаптирани по подходящ начин. В този контекст Агенцията би искала да предостави всякаква допълнителна техническа информация за шума, която би помогнала на заинтересованите страни при прилагането на по-гъвкав подход, когато се използват експлоатационни или икономически мерки за намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда в околностите на летищата.

Кьолн, 18 декември 2007 г.

П. ГУДУ  
Изпълнителен директор