

**UDTALELSE nr. 5/2007**

**FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR**

**om muligheden for at ændre forordning (EF) nr. 1702/2003, for så vidt angår gennemførselsbestemmelserne for miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur**

**Støjcertifikater**

## I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at præcisere agenturets holdning til muligheden for at ændre systemet til administration af støjcertificeringsdokumentation for det enkelte luftfartøj, som fastlagt i del 21 af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup>.
2. Udtalelsen er vedtaget efter princippet i den procedure, der er specificeret af agenturets bestyrelse<sup>2</sup> i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002<sup>3</sup>.

## BAGGRUND

3. I forordning (EF) nr. 1592/2002 om oprettelse af EASA-systemet vedrørende luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse gøres Fællesskabet ansvarlig for lovgivningen i forbindelse med alle aspekter af støjcertificering af luftfartøjer. Den tilhørende gennemførelsesbestemmelse, Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003, foreskriver, at medlemslande i EU skal benytte EASA-formular 45 som støjcertifikat.
4. I de senere år har Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) gennem sit Udvalg for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart (CAEP) opstillet regler for og udarbejdet vejledningsmateriale til støjcertificeringsdokumentation som ændring til bilag 16 til Chicago-konventionen, bind 1 om luftfartøjsstøj. Efter dette arbejde trådte standardformular G i bilag 16, bind 1, 4. udgave, ændring 8 i kraft den 24. november 2005 med tre forskellige valgmuligheder til administration af den støjcertificeringsdokumentation, der skal opbevares om bord på luftfartøjer for at kunne nyde den frie bevægelighed som foreskrevet i Chicago-konventionen. ICAO's kontraherende lande afgør, hvilken valgmulighed der skal tages i brug.
5. ICAO's valgmulighed 1 er ét dokument (støjcertifikat), hvor alle oplysninger er indeholdt i et enkelt dokument på en side.
6. ICAO's valgmulighed 2 består af to dokumenter, som understøtter hinanden. Det første dokument attesterer støjcertificeringen, men er begrænset til at identificere luftfartøjet og erklære, at det overholder bestemmelserne. Det andet dokument indeholder yderligere oplysninger (f.eks. støjniveauer) og er normalt en eller flere godkendte sider fra flyvehåndbogen (AFM) eller betjeningsvejledningen til luftfartøjer (AOM).

<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6). Forordningen er ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 335/2007 (EUT L 88 af 29.3.2007, s. 40).

<sup>2</sup> Bestyrelsens beslutning, som ændrer og erstatter beslutning 7-03 vedrørende den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. Beslutning 08-2007 af 13. juni 2007 fra EASA's bestyrelse ("Proceduren for fastlæggelse af regler").

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1). Forordningen er senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 334/2007 (EUT L 88 af 29.3.2007, s. 39).

7. ICAO's valgmulighed 3 er et system, der består af tre dokumenter, som understøtter hinanden. Det første dokument er identisk med det første dokument i ICAO's valgmulighed 2. Det andet dokument svarer til det andet dokument i valgmulighed 2 og indeholder alle luftfartøjets mulige støjkonfigurationer. Det tredje dokument, der udstedes i overensstemmelse med en styret proces, angiver luftfartøjets nuværende konfiguration ved at knytte en entydig identifikation til den aktuelle maksimalt tilladte startmasse (MTOM).
8. Da Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 allerede gav mandat til et system i overensstemmelse med den ovenfor beskrevne valgmulighed 1 fra ICAO, blev den ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 335/2007 med henblik på at tilpasse EASA-formular 45 til formatet vedtaget af ICAO i den ovenfor nævnte standardformular G i bilag 16, bind 1, 4. udgave, ændring 8.

## II. Høring

9. Flere af høringsparterne anmodede, som en reaktion på den ovennævnte ændring af ICAO-bilag 16, om en ændring af Kommissionens forordning 1702/2003 med henblik på at overføre den fleksibilitet, der er indført i systemet til administration af støjcertificeringsdokumentation, til fællesskabsretten. Den gældende lovgivning tillader nemlig kun gennemførelse af den ovenfor beskrevne valgmulighed 1 fra ICAO. Agenturet offentliggjorde en forhåndsmeddelelse om foreslået ændring (A-NPA 13-2006) den 23. august 2006 for at høre parternes mening om behovet for en sådan ændring og undersøge de forskellige valgmuligheder i forbindelse med støjcertificeringsdokumentation: de tre fra ICAO plus tre varianter heraf.
10. Ved fristens udløb den 23. november 2006 havde agenturet modtaget 102 bemærkninger fra 19 nationale myndigheder, faglige organisationer og private virksomheder. Agenturet har anerkendt modtagelsen af alle indkomne bemærkninger og har indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD), der blev offentliggjort på agenturets websted den 30. april 2007. Dette dokument med reaktioner på bemærkninger indeholder alle de modtagne bemærkninger og agenturets svar.
11. Fjorten af dem, der kom med bemærkninger, gav en særlig begrundelse for deres præferencer vedrørende de seks forskellige valgmuligheder, og disse blev drøftet i A-NPA. Hovedparten, som var otte af dem, der kom med bemærkninger, og som primært kom fra nationale myndigheder, men også fra producenter og fra én faglig organisation, var stemt for at bevare det eksisterende system, som det er, og anvende EASA-formular 45. Også et væsentligt antal af dem, der kom med bemærkninger (6 ud af 14), var stemt for at overlade det til luftfartøjernes ejere eller luftfartsforetagenderne at vælge en af de tre valgmuligheder fra ICAO som beskrevet ovenfor. Disse erklæringer kom fra faglige organisationer, ét luftfartsforetagende, én producent og én national myndighed.
12. Agenturet offentliggjorde den 11. juni 2007 en foreløbig konsekvensanalyse af lovgivningen (pre-RIA) på basis af omtalte A-NPA og CRD, som drog den konklusion, at det var bedst ikke at gøre noget og holde fast i ICAO's valgmulighed 1, som allerede er afspejlet i formular 45. Den foreløbige konsekvensanalyse af lovgivningen, der er vedlagt som et appendiks til denne høring til yderligere information, blev forelagt agenturets rådgivende organer til regelfastlæggelse (det

rådgivende udvalg for sikkerhedsnormer (SSCC) og den rådgivende gruppe af nationale myndigheder (AGNA)) med det formål at begrunde, at der ikke ville blive foretaget ændringer til forordning 1702/2003. Selvom forslaget ikke blev enstemmigt vedtaget, modtog det bred accept.

### **III. Indholdet af agenturets udtalelse**

13. Årsagen til at udstede støjcertifikater er at tilkendegive, at luftfartøjet overholder støjkravene som fastsat i bilag 16, bind 1 af Chicago-konventionen (som er indarbejdet i fællesskabsretten ved artikel 6 i forordning (EF) nr. 1592/2002) og derfor er berettiget til fri bevægelighed som foreskrevet i konventionen. Agenturet er af den mening, at denne funktion opfyldes tilstrækkeligt i det gældende system, som er vedtaget af Fællesskabet under forordning 1702/2003 til administration af støjoplysninger (EASA-formular 45).
14. Selvom støjcertifikatet indeholder teknisk dokumentation, herunder den maksimalt tilladte startmasse og de maksimalt tilladte støjniveauer, er formålet med dette certifikat primært at give oplysninger om støjcertificering. Agenturet anerkender imidlertid, at nogle lufthavnsmyndigheder benytter dataene på støjcertifikaterne til andre formål, f.eks. til beregning af landingsgebyrer eller gennemførelse af operationelle begrænsninger.
15. Agenturet erkender behovet for og fordelene ved, at sådanne tiltag iværksættes for at nedsætte luftfartens belastning af miljøet omkring lufthavne. Det er ikke desto mindre tvivlsomt, om de tekniske data på støjcertifikaterne, uanset hvilken form de har, indeholder tilstrækkelige oplysninger til sådanne formål. Hvis sådanne tiltag skal være rimelige, skal de baseres på støjniveauer relateret til de aktuelle driftsforhold ved start og landing, f.eks. aktuelle masser, indstillinger af flaps og brugen af særlige støjdæmningsprocedurer. I ICAO's resolution A36-22 anerkendes det, at operationelle begrænsninger skal baseres på det støjniveau, som certificeringsprocessen afslører, men dette udelukker ikke, at der benyttes andre data ud over dataene på støjcertifikatet. Certificeringsprocessen kan ganske rigtigt give de supplerende oplysninger om støjniveauer, der skal til for at nå dette mål, med den nødvendige fleksibilitet til virkelig at tage fuld højde for de faktiske driftsforhold.
16. På grundlag af resultaterne fra CRD og pre-RIA er agenturet af den mening, at regelfastlæggelse under EASA-systemet ikke er en hensigtsmæssig løsning i forbindelse med dette spørgsmål og vil derfor ikke gå videre i den retning. Agenturet foreslår, at der i stedet igangsættes passende initiativer på det juridiske område med henblik på at udarbejde og indføre mere hensigtsmæssige tiltag i forbindelse med luftfarts- og lufthavnsforetagenders behov for oplysninger om luftfartøjsstøj i den daglige drift. Agenturet foreslår også, at Kommissionen foretager en koordineret indsats på internationalt niveau for at undersøge, hvorvidt ICAO-standarderne kan tilpasses disse behov. Agenturet vil i en sådan sammenhæng være villigt til at fremlægge yderligere tekniske støjdata, der kunne hjælpe alle parter med at gennemføre en mere fleksibel tilgang, når der indføres operationelle eller økonomiske forholdsregler for at nedsætte luftfartøjers belastning af miljøet i lufthavnsomgivelser.

Køln, den 18. december 2007

P. Goudou  
Administrerende direktør