

Γνώμη αριθ. 05/2007

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

**σχετικά με τη δυνατότητα τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003
αναφορικά με τους εκτελεστικούς κανόνες για την περιβαλλοντική
πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και
εξοπλισμού**

Πιστοποιητικά θορύβου

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να διευκρινιστεί η θέση του Οργανισμού αναφορικά με τη δυνατότητα τροποποίησης του συστήματος διαχείρισης εγγράφων πιστοποίησης θορύβου μεμονωμένων αεροσκαφών όπως ορίζεται στο Μέρος 21 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής¹.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού², σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002³.

ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 με τον οποίο θεσπίστηκε το σύστημα του EASA για την ασφάλεια της αεροπορίας και την περιβαλλοντική συμβατότητα καθιστά την Κοινότητα υπεύθυνη για τη ρύθμιση όλων των πτυχών που συνδέονται με την πιστοποίηση θορύβου αεροσκαφών. Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανόνα του, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να χρησιμοποιούν το Έντυπο 45 του EASA ως πιστοποιητικό θορύβου.
4. Τα τελευταία χρόνια, η Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος στην Αεροπορία (CAEP) της ΔΟΠΑ συνέταξε κανόνες και υλικό καθοδήγησης σχετικά με τα έγγραφα πιστοποίησης θορύβου για την τροποποίηση του παραρτήματος 16 της σύμβασης του Σικάγου, τόμος I, Θόρυβος Αεροσκαφών. Μετά την ολοκλήρωση του εν λόγω έργου, το προσάρτημα G του παραρτήματος 16, τόμος I, τέταρτη έκδοση, τροποποίηση 8 τέθηκε σε ισχύ στις 24 Νοεμβρίου 2005 ώστε να περιλαμβάνει τρεις διαφορετικές επιλογές για τη διαχείριση των εγγράφων πιστοποίησης θορύβου τα οποία πρέπει να βρίσκονται επί του αεροσκάφους ώστε αυτό να μπορεί να κυκλοφορεί ελεύθερα όπως ορίζεται στη σύμβαση του Σικάγου. Αρμόδια για τον καθορισμό μίας εκ των τριών επιλογών είναι τα συμβαλλόμενα κράτη της ΔΟΠΑ.
5. Η Επιλογή 1 της ΔΟΠΑ είναι ένα έγγραφο (πιστοποιητικό θορύβου) όπου όλες οι πληροφορίες περιλαμβάνονται σε ένα μονοσέλιδο έγγραφο.
6. Η Επιλογή 2 της ΔΟΠΑ συνίσταται σε δύο συμπληρωματικά έγγραφα. Το πρώτο έγγραφο βεβαιώνει την πιστοποίηση θορύβου, αλλά περιορίζεται στον προσδιορισμό του αεροσκάφους και στη δήλωση συμβατότητας. Το δεύτερο περιέχει επιπρόσθετες πληροφορίες (όπως το επίπεδο θορύβου), συνήθως με τη

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 243, 27.9.2003, σ. 6). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 335/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 88, 29.3.2007, σ. 40).

² Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου η οποία τροποποιεί και αντικαθιστά την Απόφαση 7-03 σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης. Απόφαση 08-2007 του ΔΣ του EASA της 13.6.2007 («διαδικασία θέσπισης κανόνων»).

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2002 για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, 7.09.2002, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 334/2007 της Επιτροπής (ΕΕ L 88, 29.3.2007, σ. 39).

μορφή εγκεκριμένης σελίδας ή σελίδων του Εγχειριδίου Πτήσης του Αεροσκάφους (ΕΠΑ) ή του Εγχειριδίου Χειρισμού του Αεροσκάφους (ΕΧΑ).

7. Η Επιλογή 3 της ΔΟΠΑ είναι ένα σύστημα που αποτελείται από τρία συμπληρωματικά έγγραφα. Το πρώτο εξ αυτών είναι πανομοιότυπο με το πρώτο έγγραφο της Επιλογής 2 της ΔΟΠΑ. Το δεύτερο είναι παρόμοιο με το δεύτερο έγγραφο της Επιλογής 2 και περιέχει όλες τις δυνατές διαμορφώσεις εκπομπής θορύβου του αεροσκάφους. Το τρίτο, το οποίο εκδίδεται βάσει μιας ρυθμιζόμενης διαδικασίας, προσδιορίζει την τρέχουσα διαμόρφωση του αεροσκάφους συσχετίζοντας ένα μοναδικό αναγνωριστικό με την πραγματική μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM).
8. Καθώς ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής προέβλεπε ήδη ένα σύστημα σύμφωνο με την Επιλογή 1 της ΔΟΠΑ που περιγράφεται ανωτέρω, τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 335/2007 της Επιτροπής ώστε να διασφαλίζεται η προσαρμογή του Εντύπου 45 του EASA στο έντυπο που εγκρίθηκε από τη ΔΟΠΑ στο προαναφερόμενο προσάρτημα G του παραρτήματος 16, τόμος I, τέταρτη έκδοση, τροποποίηση 8.

II. Διαβούλευση

9. Αντιδρώντας στην προαναφερόμενη αλλαγή στο παράρτημα 16 της ΔΟΠΑ, αρκετοί ενδιαφερόμενοι ζήτησαν την τροποποίηση του κανονισμού 1702/2003 της Επιτροπής προκειμένου να μεταφερθεί στο κοινοτικό δίκαιο η ευελιξία που εισάγεται στο σύστημα διαχείρισης των εγγράφων πιστοποίησης θορύβου, καθώς η τρέχουσα νομοθεσία επέτρεπε μόνο την εφαρμογή της Επιλογής 1 της ΔΟΠΑ που περιγράφεται ανωτέρω. Ο Οργανισμός δημοσίευσε μια Πρόσθετη Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (Π-ΚΠΤ 13-2006) στις 23 Αυγούστου 2006 με στόχο να συγκεντρώσει τις απόψεις των ενδιαφερομένων σχετικά με την ανάγκη μιας τέτοιας αλλαγής και να εξετάσει τις διάφορες πιθανές επιλογές για το έγγραφο πιστοποίησης θορύβου: τις τρεις επιλογές της ΔΟΠΑ και τρεις παραλλαγές αυτών.
10. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 23ης Νοεμβρίου 2006 ο Οργανισμός έλαβε 102 παρατηρήσεις από 19 εθνικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές επιχειρήσεις. Όλες οι παραληφθείσες παρατηρήσεις ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στο επισυναπτόμενο Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ), το οποίο δημοσιεύτηκε στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού στις 30 Απριλίου 2007. Το εν λόγω ΕΑΠ περιλαμβάνει όλες τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν και τις απαντήσεις του Οργανισμού.
11. Δεκατέσσερις υποβάλλοντες παρατηρήσεις έκαναν χωριστή δήλωση με τις προτιμήσεις τους σχετικά με τις έξι διαφορετικές επιλογές, οι οποίες αναλύθηκαν στην Π-ΚΠΤ. Οι περισσότεροι εξ αυτών, ήτοι οκτώ υποβάλλοντες παρατηρήσεις κυρίως από Εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΑΠΑ) αλλά και από κατασκευαστές και έναν επαγγελματικό φορέα, τέθηκαν υπέρ της διατήρησης του τρέχοντος συστήματος όπως αυτό ισχύει με τη χρήση του Εντύπου 45 του EASA. Επίσης, σημαντικός αριθμός υποβαλλόντων παρατηρήσεις (έξι από τους 14) υποστήριξαν ότι η επιλογή μίας εκ των τριών επιλογών της ΔΟΠΑ που περιγράφονται ανωτέρω θα πρέπει να εναπόκειται στους ιδιοκτήτες αεροσκαφών ή τους αερομεταφορείς. Οι δηλώσεις αυτές υποβλήθηκαν από επαγγελματικούς φορείς, έναν αερομεταφορέα, έναν κατασκευαστή και μία ΕΑΠΑ.

12. Βάσει της Π-ΚΠΤ και του ΕΑΠ, ο Οργανισμός εξέδωσε στις 11 Ιουνίου 2007 μια προκαταρκτική Αξιολόγηση των Συνεπειών των Κανονιστικών ρυθμίσεων με την οποία κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η καλύτερη επιλογή ήταν να μην επιφερθεί καμία αλλαγή και να εξακολουθήσει να ισχύει η Επιλογή 1 της ΔΟΠΑ που ήδη αντικατοπτρίζεται στο Έντυπο 45. Η προκαταρκτική Αξιολόγηση των Συνεπειών των Κανονιστικών ρυθμίσεων, η οποία επισυνάπτεται στην παρούσα γνώμη για ενημερωτικούς σκοπούς με μορφή προσαρτήματος, προσκομίστηκε στους συμβουλευτικούς φορείς του Οργανισμού για θέσπιση κανόνων (στη Συμβουλευτική Επιτροπή για Θέματα Προτύπων Ασφαλείας και τη Συμβουλευτική Ομάδα Εθνικών Αρχών) προκειμένου να αιτιολογηθεί η μη κίνηση διαδικασίας θέσπισης κανόνων για την τροποποίηση του κανονισμού 1702/2003. Αν και δεν υποστηρίχθηκε ομόφωνα, η πρόταση αυτή έγινε ευρέως αποδεκτή.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

13. Τα πιστοποιητικά θορύβου εκδίδονται προκειμένου να καταδεικνύεται ότι το αεροσκάφος συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα 16, τόμος I της σύμβασης του Σικάγου (όπως έχει μεταφερθεί στο κοινοτικό δίκαιο με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002) και ότι, συνεπώς, δικαιούται να κυκλοφορεί ελεύθερα όπως προβλέπεται από την ίδια σύμβαση. Σύμφωνα με τη γνώμη του Οργανισμού, η λειτουργία αυτή ήδη προβλέπεται από το τρέχον σύστημα που έχει εγκριθεί από την Κοινότητα δυνάμει του κανονισμού 1702/2003 για τη διαχείριση των στοιχείων θορύβου (Έντυπο 45 του EASA).
14. Αν και το πιστοποιητικό θορύβου παρέχει τεχνικές πληροφορίες όπως τη μέγιστη μάζα απογείωσης και το(τα) επίπεδο(-α) θορύβου, πρωταρχικός σκοπός του δεν είναι η παροχή πληροφοριών για σκοπούς άλλους από την πιστοποίηση θορύβου. Ωστόσο, ο Οργανισμός γνωρίζει ότι ορισμένες αερολιμενικές αρχές χρησιμοποιούν τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στα πιστοποιητικά θορύβου για άλλους σκοπούς, όπως ο υπολογισμός τελών προσγείωσης ή η εφαρμογή περιορισμών λειτουργίας.
15. Ο Οργανισμός αναγνωρίζει την ανάγκη λήψης τέτοιων μέτρων και τα οφέλη που απορρέουν από αυτή για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας στις περιοχές γύρω από τους αερολιμένες. Εντούτοις, παραμένει αμφίβολο κατά πόσο τα τεχνικά δεδομένα που περιλαμβάνονται στα πιστοποιητικά θορύβου, ασχέτως της μορφής τους, παρέχουν επαρκή στοιχεία για τους σκοπούς αυτούς. Προκειμένου να είναι δίκαια, τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να βασίζονται στα επίπεδα θορύβου σε σχέση με τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας κατά την απογείωση και την προσγείωση, όπως οι πραγματικές μάζες, οι ρυθμίσεις των πτερυγίων και η χρήση ειδικών διαδικασιών μείωσης του θορύβου. Παρά το γεγονός ότι το Ψήφισμα A36-22 της ΔΟΠΑ αναγνωρίζει ότι οι περιορισμοί λειτουργίας θα πρέπει να βασίζονται στα χαρακτηριστικά θορύβου όπως αυτά προκύπτουν από τη διαδικασία πιστοποίησης, δεν τα περιορίζει αποκλειστικά στα δεδομένα που παρέχονται στο πιστοποιητικό θορύβου. Από τη διαδικασία πιστοποίησης μπορεί πράγματι να προκύψουν τα επιπρόσθετα επίπεδα θορύβου τα οποία απαιτούνται για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου με την απαιτούμενη ευελιξία, ούτως ώστε να λαμβάνονται όντως υπόψη οι πραγματικές συνθήκες λειτουργίας.
16. Βάσει των αποτελεσμάτων του ΕΑΠ και της προκαταρκτικής Αξιολόγησης των Συνεπειών των Κανονιστικών ρυθμίσεων, ο Οργανισμός είναι της γνώμης ότι η

θέσπιση κανόνων υπό το σύστημα του EASA δεν συνιστά τη δέουσα επιλογή για την αντιμετώπιση του υπό εξέταση ζητήματος και, ως εκ τούτου, δεν προτίθεται να στραφεί στην κατεύθυνση αυτή. Αντιθέτως, προτείνει την ανάληψη δράσης επί της ίδιας της νομικής βάσης με στόχο τον προσδιορισμό και την εισαγωγή καταλληλότερων μέτρων για την εξέταση των αναγκών των αερομεταφορέων και των φορέων διαχείρισης αερολιμένων αναφορικά με τις πληροφορίες που σχετίζονται με τον θόρυβο των αεροσκαφών κατά την καθημερινή λειτουργία. Επιπλέον, προτείνει την ανάληψη συντονισμένης δράσης από την Επιτροπή σε διεθνές επίπεδο ώστε να εξεταστεί η δυνατότητα κατάλληλης προσαρμογής των προτύπων της ΔΟΠΑ. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός θα είναι πρόθυμος να παράσχει οιαδήποτε επιπρόσθετα τεχνικά δεδομένα θορύβου τα οποία μπορεί να συνδράμουν όλους τους ενδιαφερομένους στην εφαρμογή μιας πιο ευέλικτης προσέγγισης όταν χρησιμοποιούνται λειτουργικά ή οικονομικά μέτρα για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αεροπορίας στις περιοχές γύρω από τους αερολιμένες.

Κολωνία, 18 Δεκεμβρίου 2007

P. GOUDOU
Εκτελεστικός διευθυντής