

EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS nr 05/2007

**võimaluse kohta muuta määrust (EÜ) nr 1702/2003 seoses õhusõidukite ja
nendega seotud toodete, osade ja seadmete keskkonnaohutuse sertifitseerimise
rakenduseeskirjadega**

Mürasertifikaadid

I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on selgitada ameti seisukohta seoses võimalusega muuta õhusõiduki müra sertifitseerimise dokumentide haldussüsteemi, mis on sätestatud komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 21. osas¹.
2. Käesolev arvamus on vastu võetud haldusnõukogu kehtestatud korra² põhimõtete kohaselt koosõlas määruse (EÜ) nr 1592/2002 artikli 14 sätetega³.

TAUST

3. Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1592/2002, millega kehtestatakse EASA lennundusohutuse ja keskkonnanõuetele vastavuse süsteem, vastutab Euroopa Ühendus õhusõiduki müra sertifitseerimise kõikide aspektide õigusliku reguleerimise eest. Rakenduseeskirjades ehk komisjoni määruses (EÜ) nr 1702/2003 nähakse ette, et ELi liikmesriigid peavad kasutama mürasertifikaadina EASA vormi 45.
4. Hiljuti töötas ICAO lennunduse keskkonnakaitse komitee (*Committee of Aviation Environmental Protection, CAEP*) välja müra sertifitseerimise dokumentatsiooni eeskirjad ja suunismaterjalid, et muuta Chicago konventsiooni 16. lisa I köidet „Õhusõiduki müra”. Sellest lähtuvalt jõustus 2005. aasta 24. novembril 16. lisa I köite neljanda redaktsiooni 8. muudatusena liide G, mis hõlmab kolme eri võimalust, et hallata müra sertifitseerimise dokumentatsiooni, mis peab olema õhusõiduki pardal, et kasutada Chicago konventsioonis ette nähtud vaba liikumise õigust. Esitatud võimaluste vahel võivad ICAOga liitunud riigid ise valida.
5. ICAO esimene võimalus on üks dokument (mürasertifikaat), mis sisaldab kogu teavet üheleheküljelisel dokumendil.
6. ICAO teine võimalus on kaks teineteist täiendavat dokumenti. Esimene dokument kinnitab müra sertifitseerimist, kuid piirdub õhusõiduki tuvastamise ja nõuetele vastavuse kinnitamisega. Teine dokument sisaldab lisateavet (nt müratasemed), ning selleks on tavaliselt õhusõiduki lennukäsiraamatu või õhusõiduki käitamiskäsiraamatu heakskiidetud lehekülj või leheküljed.
7. ICAO kolmas võimalus on süsteem, mis koosneb kolmest üksteist täiendavast dokumendist. Esimene dokument on sama, mis ICAO teise võimaluse esimene dokument. Teine on sarnane teise võimaluse teise dokumendiga, sisaldades kõiki võimalikke õhusõiduki müraga seotud konfiguratsioone. Kolmandas dokumendis,

¹ Komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 335/2007 (ELT L 88, 29.3.2007, lk 40).

² Haldusnõukogu otsus, millega muudetakse ja asendatakse otsus 7-03 korra kohta, mida amet peab rakendama arvamuste, sertifitseerimispetsifikatsioonide ja juhendmaterjalide väljastamisel. EASA haldusnõukogu 13. juuni 2007. aasta otsus 08-2007 (eeskirjade koostamise kord).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist (EÜT L 240, 7.9.2002, lk 1). Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 334/2007 (ELT L 88, 29.3.2007, lk 39).

mis antakse välja reguleeritud menetluse teel, tuvastatakse õhusõiduki konfiguratsioon, määrates tegelikule maksimaalsele stardimassile kordumatu tunnuskoodi.

8. Kuna komisjoni määruses (EÜ) nr 1702/2003 on juba ette nähtud süsteem, mis on eespool kirjeldatud esimese võimalusega kooskõlas, muudeti seda komisjoni määrusega (EÜ) nr 335/2007, et kohandada EASA vorm 45 vastavaks eespool nimetatud 16. lisa I köite neljanda redaktsiooni 8. muudatuse liites G ICAO vastuvõetud formaadile.

II. Konsulteerimine

9. Seoses ICAO eespool nimetatud 16. lisa muutmisega nõudis mitu sidusrühma komisjoni määruse 1702/2003 muutmist, et võtta ühenduse õigusesse üle päindlikkus, mida muudatus müra sertifitseerimise dokumentide haldussüsteemis võimaldab, kuna praeguste õigusaktide alusel võib kasutada üksnes kirjeldatud esimest võimalust. Amet avaldas 23. augustil 2006. aastal muudatusettepaneku eelteate (A-NPA 13-2006), et saada sidusrühmade seisukohti sellise muudatuse vajalikkuse kohta ning uurida müra sertifitseerimise dokumenteerimise eri võimalusi – kolm ICAO võimalust ning veel kolm varianti nendest.
10. Kommentaaride esitamise lõpptähtpäevaks 23. novembriks 2006 sai amet 102 märkust 19 riiklikult lennuametilt, kutseorganisatsioonilt ja eraettevõtelt. Kõiki laekunud arvamusi võeti arvesse ja need koondati märkustele saadetud vastuste koonddokumendi, mis avaldati ameti veebilehel 30. aprillil 2007. Nimetatud märkustele saadetud vastuste koonddokument sisaldab kõiki laekunud märkusi ja ameti vastuseid.
11. Neliteist märkuste esitajat väljendas selgelt oma eelistusi seoses muudatusettepaneku eeltes käsitatud kuue võimalusega. Enamus, st kaheksa märkuste esitajat, kelle hulka kuulusid peamiselt riiklikud lennuametid, kuid ka tootjad ja üks kutseorganisatsioon, toetas praeguse süsteemi säilitamist, kasutades EASA vormi 45. Suur hulk märkuste esitajaid (kuus 14st) toetas ka eespool kirjeldatud kolme võimaluse vahel valimise jätmist õhusõiduki omaniku või käitaja hooleks. Sellisel seisukohal olid kutseorganisatsioonid, üks käitaja, üks tootja ja üks riiklik lennuamet.
12. Muudatusettepaneku eelteate ja märkustele saadetud vastuste koonddokumendi alusel andis amet 11. juunil 2007 välja esialgse regulatiivse mõju hinnangu, milles järeldati, et parim valik on mitte midagi ette võtta ja jääda ICAO esimese võimaluse juurde, mida kajastab juba vorm 45. Esialgne regulatiivse mõju hinnang, mis on lisatud käesolevale arvamusetele teavitamise eesmärgil, esitati ameti eeskirjade koostamise nõuandvatele organitele (ohutusstandardite nõuandekomitee ja riiklike lennuametite nõuanderühm), et põhjendada määruse 1702/2003 muutmiseks regulatiivse tegevuse mittealgatamist. Kuigi soovitus ei toetatud ühehäälselt, kiideti see üldiselt heaks.

III. Ameti arvamus sisu

13. Mürasertifikaate väljastatakse näitamaks õhusõiduki vastavust Chicago konventsiooni 16. lisa I köites sätestatud müranõuetele (ühenduse õigusesse üle võetud määruse (EÜ) nr 1592/2002 artikliga 6), mistõttu on õhusõidukil vaba

liikumise õigus, nagu see on sätestatud nimetatud konventsioonis. Amet on arvamusel, et seda eesmärki täidab piisavalt ühenduse praegune, määrusega 1702/2003 vastu võetud mürateabe haldamise süsteem (EASA vorm 45).

14. Mürasertifikaadi peamine eesmärk ei ole pakkuda teavet muul otstarbel kui müra sertifitseerimine, kuigi selles dokumenteeritakse tehnilist teavet, sh maksimaalne stardimass ja müratase(med). Sellegipoolest tunnistas amet, et teatud lennujaamavaldajad kasutavad mürasertifikaatides sisalduvat teavet muudel eesmärkidel, näiteks maandumismaksude arvutamiseks või tegevuspiirangute kehtestamiseks.
15. Amet mõistab selliste meetmete vajalikkust ja kasulikkust lennunduse keskkonnamõju vähendamiseks lennuväljade ümbruses. Sellegipoolest on küsitav, kas mürasertifikaadis esitatavad tehnilised andmed, olenemata nende vormist, on kirjeldatud eesmärkideks piisavad. Tegelikult peaksid sellised meetmed põhinema müratasemel, mis on seotud tegeliku käitamise stardi- ja maandumistingimustega, nagu tegelik mass, tagatiiva seadistused ja müra vähendamise erimeetmed. ICAO resolutsioonis A36-22 tunnistatakse, et tegevuspiirangud peavad põhinema sertifitseerimisega kindlaksmääratud müranäitajatel, mis aga ei pea piirduma üksnes mürasertifikaadis esitatud andmetega. Sertifitseerimisprotsessiga võidakse tõepoolest teha kindlaks nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikud müratasemed koos vajaliku paindlikkusega, mis võimaldab võtta praktikas täiel määral arvesse reaalseid tegevustingimusi.
16. Märkustele saadetud vastuste koonddokumendi ja esialgse regulatiivse mõju hinnangu tulemuste alusel on amet arvamusel, et eeskirjade koostamine EASA süsteemi raames ei ole asjakohane meede kõnealuse küsimuse käsitlemiseks, ning sellest lähtuvalt kõnealuses suunas tegutsemist ei jätkata. Selle asemel soovib amet võtta meetmeid nõuetekohasel õiguslikul alusel, et kehtestada ja võtta kasutusele meetmed, mis on õhusõidukite ja lennujaamade käitajate igapäevategevuses õhusõiduki müra puudutava teabega seotud vajaduste käsitlemiseks asjakohasemad. Samuti soovime komisjonil alustada kooskõlastatud tegevust rahvusvahelisel tasandil, et uurida, kas ICAO standardeid oleks võimalik vastavalt kohandada. Sellega seoses on amet valmis pakkuma mis tahes tehnilist lisateavet müra kohta, et aidata kõikidel sidusrühmadel rakendada paindlikumat lähenemist operatiivsete ja majanduslike meetmete võtmisel lennunduse keskkonnamõju vähendamiseks lennuväljade ümbruses.

Köln, 18. detsember 2007

Tegevdirektor
P. GOUDOU