

EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO 05/2007

**koskien tilaisuutta muuttaa asetusta (EY) N:o 1702/2003 ilma-alusten ja niihin
liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden ympäristöhyväksyntää koskevien
täytäntöönpanosääntöjen osalta**

Melutodistukset

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on selventää viraston kantaa koskien tilaisuutta muuttaa komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003¹ 21 osan mukaista yksittäisille ilma-aluksille myönnettävien melutodistusten hallintajärjestelmää.
2. Tämä lausunto on annettu viraston hallintoneuvoston määräämää periaatemennettelyä² noudattaen asetuksen (EY) N:o 1592/2002³ 14 artiklan säännösten mukaisesti.

TAUSTAA

3. Asetus (EY) N:o 1592/2002 lentoturvallisuutta ja ympäristökelpoisuutta koskevan EASA-järjestelmän perustamisesta asettaa Euroopan yhteisön vastuuseen kaikkien ilma-alusten melutodistusten myöntämiseen liittyvien osa-alueiden sääntelystä. Sen täytäntöönpanosäännössä eli komission asetuksessa (EY) N:o 1702/2003 säädetään, että EU:n jäsenvaltioiden on käytettävä EASA 45 -lomaketta melutodistuksena.
4. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ympäristönsuojelukomitea (CAEP) on viime vuosina kehittänyt melutodistuksia koskevia sääntöjä ja ohjeaineistoa Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan lentomelua koskevan I niteen muuttamiseksi. Tämän työn seurauksena liitteen 16 neljännessä painoksessa olevan I niteen liitteen G muutos 8 tuli voimaan 24.11.2005, ja näin säännökseen sisällytettiin kolme vaihtoehtoista tapaa hallita melutodistuksia, jotka on pidettävä ilma-aluksessa Chicagon yleissopimuksen määräämän vapaan liikkuvuuden toteuttamiseksi. ICAO:n sopimusvaltiot saavat valita seuraavien vaihtoehtojen välillä.
5. ICAO:n vaihtoehto 1 käsittää yhden asiakirjan (melutodistuksen), jossa kaikki tieto esitetään yhdessä yksisivuisessa asiakirjassa.
6. ICAO:n vaihtoehto 2 käsittää kaksi toisiaan täydentävää asiakirjaa. Ensimmäinen näistä on melutodistus, joka sisältää vain ilma-aluksen tunnistetiedot ja vaatimustenmukaisuusilmoituksen. Toinen, lisätietoja (esimerkiksi melutasot) sisältävä asiakirja koostuu tavallisesti yhdestä tai useammasta ilma-aluksen lentokäsikirjan (AFM) tai käyttäjän käsikirjan (AOM) hyväksytystä sivusta.
7. ICAO:n vaihtoehto 3 on kolmesta toisiaan täydentävästä asiakirjasta koostuva kokonaisuus. Ensimmäinen asiakirjoista vastaa kaikilta osin ICAO:n vaihtoehdon 2 ensimmäistä asiakirjaa. Toinen asiakirjoista on samanlainen kuin vaihtoehdon 2 jälkimmäinen asiakirja ja käsittää ilma-aluksen kaikki mahdolliset melumääritykset. Säännellyn menettelyn mukaisesti myönnettyssä kolmannessa asiakirjassa

¹ Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EYVL 243, 27.9.2003, s. 6). Asetus sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 335/2007 (EUVL 88, 29.3.2007, s. 40).

² Hallintoneuvoston päätös, jolla muutetaan ja korvataan päätös 7/03 menettelystä, jota virasto käyttää antaessaan lausuntoja, hyväksyntäeritelmiä ja ohjeaineistoa. EASA MB/8/07, 13.6.2007 (sääntöjen laatimisen menettely).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1592/2002, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2002, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta (EYVL 240, 7.9.2002, s. 1.). Asetus sellaisena kuin sen on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 334/2007 (EUVL 88, 29.3.2007, s. 39).

yksilöidään kyseessä olevan ilma-aluksen kokoonpano suurimmalle sallitulle lentoonlähtömassalle (MTOM) osoitetun yksilöllisen tunnuksen avulla.

8. Jo komission asetuksessa (EY) N:o 1702/2003 säädettiin edellä kuvatun ICAO:n vaihtoehdon 1 mukaisesta järjestelmästä, minkä vuoksi asetusta muutettiin komission asetuksella (EY) N:o 335/2007, jotta EASA 45 -lomaketta voitiin mukauttaa edellä mainittuun liitteen 16 neljännessä painoksessa olevan ICAO:n liitteen G muutoksessa 8 esitettyyn, ICAO:n hyväksymään muotoon.

II. Kuuleminen

9. Useat sidosryhmät vastasivat edellä mainittuun ICAO:n liitteen 16 muutokseen vaatimalla komission asetuksen 1702/2003 muuttamista siten, että melutodistusten hallintajärjestelmän mahdollistama joustavuus saatetaan osaksi yhteisön lainsäädäntöä, sillä voimassa ollut lainsäädäntö salli ainoastaan edellä kuvatun ICAO:n vaihtoehdon 1 täytäntöönpanon. Virasto antoi ennakoilmoituksen ehdotetusta muutoksesta (A-NPA 13-2006) 23.8.2006 saadakseen tietoonsa sidosryhmien näkemykset kyseisen muutoksen tarpeellisuudesta ja voidakseen tarkastella useita eri melutodistusvaihtoehtoja eli kolmea ICAO:n vaihtoehtoa sekä niiden kolmea muunnelmaa.
10. Virasto oli määräpäivään eli 23.11.2006 mennessä saanut 102 kommenttia 19 kansalliselta viranomaiselta, ammatilliselta järjestöltä ja yksityisyritykseltä. Kaikki kommentit on vahvistettu vastaanotetuiksi, ja ne on sisällytetty viraston verkkosivustolla 30.4.2007 julkaistuihin kommenttien ja vastausten asiakirjaan (CRD). Kommenttien ja vastausten asiakirja sisältää kaikki vastaanotetut kommentit ja viraston antamat vastaukset.
11. Kommenttien esittäjistä 14 esitti selkeän kannanoton kuuden ennakoilmoituksessa käsitellyn vaihtoehdon paremmuusjärjestyksestä. Kahdeksan kommenttien esittäjän muodostama enemmistö, joka koostui pääosin kansallisista ilmailuviranomaisista mutta johon lukeutui myös valmistajien ja yhden ammatillisen järjestön edustajia, kannatti voimassa olevan järjestelmän säilyttämistä nykymuodossaan EASA 45 -lomaketta käyttämällä. Huomattava osa kommenttien esittäjistä (6/14) kannatti lisäksi sitä, että valinta kolmen edellä kuvatun ICAO:n vaihtoehdon välillä jätetään ilma-alusten omistajien tai lentotoiminnan harjoittajien tehtäväksi. Mainittujen kannanottojen esittäjiin lukeutui ammatillisia järjestöjä, yksi lentotoiminnan harjoittaja, yksi valmistaja ja yksi kansallinen ilmailuviranomainen.
12. Virasto julkisti 11.6.2007 A-NPA:han ja CRD:hen pohjautuvan alustavan lainsäädännöllisten vaikutusten arvioinnin (pre-RIA). Siinä todettiin parhaaksi vaihtoehdoksi olla tekemättä mitään ja pitäytyä ICAO:n vaihtoehdossa 1, joka on jo yhdenmukainen nykyisen EASA 45 -lomakkeen kanssa. Tähän lausuntoon tiedotustarkoituksessa liitetty pre-RIA esitettiin viraston sääntöjen laatimisesta vastaaville neuvoa antaville elimille (neuvoa-antava turvallisuusstandardikomitea ja kansallisten viranomaisten ohjausryhmä) perusteena sille, ettei asetusta 1702/2003 muuteta sääntelytoimin. Mainittu ehdotus ei saanut yksimielistä kannatusta, mutta se sai tuekseen laajan hyväksynnän.

III. Viraston lausunnon sisältö

13. Melutodistuksia myönnetään, jotta voidaan osoittaa ilma-aluksen täyttävän Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevassa I niteessä mainitut meluvaatimukset (sellaisina kuin ne on asetuksen (EY) N:o 1592/2002 6 artiklan nojalla saatettu osaksi yhteisön lainsäädäntöä) ja olevan siten oikeutettu mainitussa yleissopimuksessa taattuun vapaaseen liikkuvuuteen. Virasto katsoo, että tämän toteutuminen on varmistettu riittävällä tavalla yhteisön asetuksen 1702/2003 nojalla hyväksymässä nykyisessä melutodistuksia koskevan tiedon hallinnan (EASA 45 -lomake) järjestelmässä.
14. Vaikka melutodistuksessa vahvistetaan tekniset tiedot, kuten suurin sallittu lentoonlähtömassa ja melutaso tai melutasot, asiakirjaa ei ole ensisijaisesti tarkoitettu muihin menettelyihin kuin melutason hyväksyntään. Virasto kuitenkin vahvistaa, että eräät lentokenttäviranomaiset käyttävät melutodistusten tietoja myös muihin tarkoituksiin, kuten laskeutumismaksujen laskentaan ja käyttörajoitusten täytäntöönpanoon.
15. Virasto tunnustaa, että tällaiset toimenpiteet ovat tarpeellisia ja hyödyllisiä, jotta lentoliikenteen ympäristövaikutuksia voidaan vähentää lentokenttien läheisyydessä. On kuitenkin epävarmaa, sisältyykö melutodistusten teknisiin tietoihin riittävästi tietoja tätä varten, olipa todistusten muoto millainen hyvänsä. Oikeudenmukaisuuden nimissä toimenpiteiden on perustuttava todellisiin lentoonlähtö- ja laskeutumisolosuhteisiin, kuten todellisiin massoihin, laskusiivekkeiden asentoon ja erityisten meluntorjuntamenetelmien käyttöön. ICAO:n päätöslauselmassa A36-22 todetaan, että käyttörajoitusten olisi perustuttava hyväksyntämenettelyn mukaisiin melutasoihin, mutta tätä ei rajata koskemaan ainoastaan tietoja, jotka käyvät ilmi melutodistuksesta. Hyväksyntämenettelyssä voidaan hyvinkin vahvistaa täydentäviä melutasoja, joita tarvitaan mainitun tavoitteen saavuttamiseksi riittävän joustavasti, jotta todelliset liikennöintiolosuhteet voidaan ottaa kokonaisvaltaisesti huomioon.
16. Virasto katsoo CRD:n ja pre-RIA:n tulosten perusteella, ettei sääntöjen laatiminen EASA-järjestelmässä ole tarkoituksenmukainen tapa käsitellä kyseessä olevaa asiaa, eikä virasto ole sen vuoksi valmis hyväksymään tätä. Sen sijaan virasto ehdottaa sellaisten asianmukaiseen oikeusperustaan pohjautuvien toimien laatimista ja toteuttamista, joiden avulla lentoliikenteen ja lentokenttätoiminnan harjoittajien päivittäisiin tarpeisiin voitaisiin vastata nykyistä tarkoituksenmukaisemmin ilma-alusten meluun liittyvien tietojen osalta. Lisäksi virasto kehottaa komissiota koordinoimaan toimensa kansainvälisesti selvittääkseen, voidaanko ICAO:n standardeja mukauttaa tarpeen mukaan. Virasto on valmis hankkimaan tätä tarkoitusta varten kaikki mahdolliset melua koskevat tekniset lisätiedot, jotka saattaisivat tukea sidosryhmiä näiden soveltaessa nykyistä joustavampaa menettelytapaa operatiivisiin tai taloudellisiin toimiin, joilla vähennetään ympäristövaikutuksia.

Köln 18.12.2007

P. GOUDOU
Pääjohtaja