

AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

05/2007 sz. VÉLEMÉNYE

**az 1702/2003/EK rendeletnek a légi járművek és kapcsolódó termékek,
alkatrészek és berendezések környezetvédelmi tanúsítására vonatkozó
végrehajtási szabályok tekintetében történő módosításának lehetőségéről**

Zajbizonyítványok

I. Általános megjegyzések

1. E vélemény célja, hogy tisztázza az Ügynökség álláspontját az 1702/2003/EK bizottsági rendelet¹ 21. részében meghatározott, az egyes légi járművek zajtanúsítási dokumentumaira vonatkozó adminisztrációs rendszer módosítási lehetőségének tekintetében.
2. A véleményt az Ügynökség igazgatósága által meghatározott eljárás elvét² követve az 1592/2002/EK³ rendelet 14. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

HÁTTÉR

3. Az EASA repülésbiztonsági és környezetvédelmi összeegyeztethetőségi rendszerét létrehozó 1592/2002/EK rendelet a Közösség hatáskörébe utalja a légi járművek zajtanúsításával kapcsolatos kérdések szabályozását. A vonatkozó végrehajtási szabály, az 1702/2003/EK bizottsági rendelet előírja, hogy az EU-tagállamoknak a 45. számú EASA űrlapot kell használniuk zajbizonyítványként.
4. Az elmúlt években az ICAO Repülési Környezetvédelmi Bizottsága (CAEP) a zajtanúsítási dokumentumokra vonatkozóan szabályokat és útmutató anyagokat dolgozott ki a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének légi járművek keltette zajról szóló I. kötetének módosításához. Ezt követően 2005. november 24-étől vált alkalmazandóvá a 16. melléklet I. kötete negyedik kiadásának 8. módosításában szereplő G függelék, amely három különböző lehetőséget adott a Chicagói Egyezményben előírt, a légi járművek szabad mozgása érdekében a fedélzetén tartandó zajtanúsítási dokumentumok adminisztrálására. Ezek közül az ICAO szerződő államainak kell választaniuk.
5. Az 1. ICAO-lehetőség egy olyan dokumentum (zajbizonyítvány), amelynél az összes információt egyetlen egyoldalas dokumentum tartalmazza.
6. A 2. ICAO-lehetőség két egymást kiegészítő dokumentumból áll. Az első dokumentum a zajtanúsítvány meglétét bizonyítja, de kizárólag a légi jármű azonosításához szükséges adatokat és a megfelelőségi nyilatkozatot tartalmazza. A második dokumentum további információkat (például zajszinteket) tartalmaz, és általában a légi jármű repülési kézikönyvének (AFM) vagy üzemeltetési kézikönyvének (AOM) egy vagy több jóváhagyott lapja alkotja.
7. A 3. ICAO-lehetőség három egymást kiegészítő dokumentumból áll. Az első dokumentum megegyezik a 2. ICAO-lehetőségnél szereplő első dokumentummal.

¹ A Bizottság 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítására, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítására vonatkozó végrehajtási szabályok megállapításáról (HL L 243., 2003.9.27., 6. o.). A 335/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 88., 2007.3.29., 40. o.) módosított rendelet.

² Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásra vonatkozó 7-03 határozat módosításáról és felváltásáról. 08-2007. számú EASA igazgatósági határozat, 2007.6.13. („Szabályalkotási eljárás”).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. július 15-i 1592/2002/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 240., 2002.9.7., 1. o.). A legutóbb a 334/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 88., 2007.3.29., 39. o.) módosított rendelet.

A második hasonló a 2. lehetőségénél szereplő, a légi jármű összes lehetséges zajkonfigurációját tartalmazó második dokumentumhoz. A szabályozott folyamat szerint kibocsátott harmadik dokumentum a légi jármű aktuális konfigurációját határozza meg egy, a pillanatnyi maximális felszállótömeghez (MTOM) rendelt egyedi azonosítóval.

8. Mivel az 1702/2003/EK bizottsági rendelet már kötelezővé tette egy, a fenti 1. ICAO-lehetőséggel összhangban lévő rendszer alkalmazását, azt módosították a 335/2007/EK bizottsági rendelettel annak érdekében, hogy a 45. számú EASA űrlapot hozzáigazítsák az ICAO által a fent említett 16. melléklet I. kötete negyedik kiadásának 8. módosításában szereplő G függelékben elfogadott formátumhoz.

II. Konzultáció

9. Az ICAO 16. mellékletének fenti változására reagálva több érdekelt fél is indítványozta az 1702/2003 bizottsági rendelet olyan jellegű módosítását, amely lehetővé teszi a zajtanúsítási dokumentumokat adminisztráló rendszerek kapcsán bevezetett rugalmasság közösségi jogszabályokba történő átültetését, mivel az akkor érvényes jogszabályok csak a fentebb leírt 1. ICAO-lehetőség megvalósítását tették lehetővé. Az Ügynökség 2006. augusztus 23-án közzétett egy módosítási javaslatról szóló előzetes értesítést (A-NPA 13-2006) azzal a céllal, hogy kikérje az érdekelt felek álláspontját egy ilyen változtatás szükségességével kapcsolatban, és megvizsgálja a zajtanúsítás különböző dokumentálási lehetőségeit, így a három ICAO-lehetőséget, valamint azok három változatát.
10. A 2006. november 23-i határidőig az Ügynökség 102 észrevételt kapott 19 nemzeti hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól. A beérkezett észrevételek mindegyikét visszaigazoltuk és egy észrevétel-válasz dokumentumba (CRD) foglaltuk, amelyet 2007. április 30-án tettünk közzé az Ügynökség weboldalán. Ez a CRD a beérkezett összes észrevételt és az Ügynökség azokra adott válaszait tartalmazza.
11. Tizennégy észrevételt beküldő szervezet nyilatkozott arról, hogy az A-NPA-ban tárgyalt hat különböző lehetőség közül melyik megoldás előnyösebb a számára. A nyolc észrevételező szervezetből álló többség, amelyek között elsősorban NAA-k, de gyártók és egy szakmai szervezet is megtalálható, a 45. számú EASA űrlapra épülő jelenlegi rendszer fenntartását támogatta. Az észrevételt beküldők ugyancsak jelentős része (tizennégyből hat) támogatta azt a megoldást, amely szerint a légi járművek tulajdonosaira, illetve üzemeltetőire bízják, hogy a fenti három ICAO lehetőség közül melyiket választják. Ilyen nyilatkozatot szakmai szervezetek, egy üzemeltető, egy gyártó és egy NAA nyújtott be.
12. Az A-NPA és a CRD alapján az Ügynökség a 2007. június 11-én kiadott előzetes szabályozási hatásvizsgálatában (pre-RIA) azt állapította meg, hogy a legjobb megoldás az, ha semmilyen módosítást nem vezetnek be, és maradnak a 45. számú űrlappal már bevezetett 1. ICAO lehetőség mellett. A tájékoztatásul ehhez a véleményhez is csatolt pre-RIA-t szabályalkotási célból bemutatták az Ügynökség tanácsadó szerveinek (a biztonsági normákkal foglalkozó tanácsadó bizottságnak és a nemzeti hatóságok tanácsadó csoportjának) annak igazolására, hogy nem fog sor kerülni semmilyen, az 1702/2003 rendelet módosítását célzó szabályalkotási tevékenységre. Bár nem kapott egyhangú támogatást, a javaslatot nagy többséggel elfogadták.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

13. A zajbizonyítványok kiadásának célja annak bizonyítása, hogy a légi jármű megfelel a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének I. kötetében lefektetett (és az 1592/2002/EK rendelet 6. cikke által a közösségi jogba átültetett) követelményeknek, és így jogosult az egyezmény által biztosított szabad mozgásra. Az Ügynökségnek az a véleménye, hogy ezt a feladatot a Közösség által a zajinformációk adminisztrálására vonatkozó 1702/2003/EK rendeletben elfogadott jelenlegi rendszer megfelelően ellátja (45. számú EASA-úrlap).
14. A zajbizonyítványnak, bár olyan műszaki információkat dokumentál, mint például a maximális felszállótömeg és a zajszint(ek), elsődlegesen nem célja, hogy a zajtanúsításon kívül más célokra is szolgáltatson adatokat. Az Ügynökség ugyanakkor tudomásul veszi, hogy egyes repülőtéri hatóságok a zajbizonyítványokban szereplő adatokat más célra, például a leszállási díj kiszámításához vagy üzemeltetési korlátozások bevezetéséhez is felhasználják.
15. Az Ügynökség elismeri az ilyen, a repülés repülőterek környékét érintő környezeti hatásainak csökkentésére irányuló intézkedések szükségességét és előnyeit. Mindazonáltal megkérdőjelezhető, hogy a zajbizonyítványokon szereplő műszaki adatok, függetlenül azok megjelenési formájától, elegendő adatot biztosítanak-e ilyen felhasználási célokra. A méltányosság érdekében ezeket az intézkedéseket a tényleges üzemi fel- és leszállási körülményekre, így például a tényleges tömegre, a fékszárny-beállításra és a speciális zajcsökkentési eljárások alkalmazásához kapcsolódó zajszintekre kellene alapozni. Míg az A36-22 számú ICAO-határozat elismeri, hogy az üzemeltetési korlátozásokat a tanúsítási folyamat során megállapított zajteljesítmény alapján célszerű meghatározni, nem korlátozza azt kizárólagosan a zajbizonyítványban szereplő adatokra. A tanúsítási folyamat ténylegesen megállapíthatja azokat a kiegészítő zajszinteket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a tényleges üzemi körülményeket teljes mértékben figyelembe vevő rugalmassággal ériék el e célt.
16. A CRD és a pre-RIA eredményei alapján az Ügynökség úgy véli, hogy az EASA rendszer szerinti szabályalkotás nem megfelelő módszer a kérdés megoldására, ezért a továbbiakban nem foglalkozik ezzel a lehetőséggel. Ehelyett azt javasolja, hogy a megfelelő jogalap szerint hozzanak létre és vezessenek be olyan intézkedéseket, amelyek alkalmasabbak a légi járművek és repülőterek üzemeltetőinek a légi járművek napi üzemeltetése során keletkező zajjal kapcsolatban felmerülő információs igényeinek kielégítésére. Azt is javasolja, hogy a Bizottság végezzen nemzetközi szintű, koordinált vizsgálatot azzal kapcsolatban, hogy az ICAO szabványok átvehetők-e valamilyen formában. Ebben az összefüggésben az Ügynökség kész biztosítani minden olyan további műszaki zajadatot, amely segíthet az érdekelteknek egy olyan rugalmasabb módszer megvalósításában, ahol üzemeltetési vagy gazdasági intézkedéseket alkalmaznak a repülőtér környéki légi forgalom környezeti hatásainak csökkentése érdekében.

Köln, 2007. december 18.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató