

ÁLITSGERÐ Nr. 05/2007

FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

**um tækifæri til að breyta reglugerð (EC) Nr. 1702/2003 að því er varðar
útfærslureglurnar sem tengjast umhverfissvottun loftfara og tengdrar vöru,
varahluta og búnaðar**

Hávaðavottorð

I. Almenn

1. Tilgangur þessarar álitsgerðar er að skýra afstöðu stofnunarinnar til tækifærisins til að breyta kerfinu fyrir veitingu hávaðavottorða til stakra loftfara eins og mælt er fyrir um í 21. hluta reglugerðar Framkvæmdastjórnarinnar (EC) Nr. 1702/2003¹.
2. Álitsgerðin hefur verið samþykkt í samræmi við meginregluna um verklagsreglur sem stjórn stofnunarinnar² tilgreindi, í samræmi við ákvæði í 14. grein reglugerðar (EC) Nr. 1592/2002³.

AÐDRAGANDI

3. Reglugerð (EC) Nr. 1592/2002 um stofnun EASA-kerfisins fyrir flugöryggi og umhverfissamhæfingu gerir Bandalagið ábyrgt fyrir að móta reglur um alla þætti hávaðavottunar fyrir loftför. Útfærsluregla þess, framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 1702/2003 mælir fyrir um að aðildarríki ESB verði að nota EASA eyðublað 45. sem hávaðavottorð.
4. Á undanförnum árum þróaði nefnd ICAO um flug og umhverfisvernd (CAEP) reglur og leiðbeiningar vegna hávaðavottunarskjala til viðbótar við viðauka 16. við Chicago-samninginn, I. bindi, um hávaða frá loftförum. Í kjölfarið gekk í gildi viðhengi G við viðauka 16., I. bindi, fjórðu útgáfu, breyting 8., þann 24. nóvember 2005, sem bauð upp á þrjá valkosti fyrir umsjón með skráningu hávaðavottorða sem þurfa að vera um borð í loftfari til að það geti farið óhindrað á milli staða eins og mælt er fyrir um í Chicago-samningnum. Það er undir aðildarríkjum ICAO komið hvaða kost þau velja.
5. ICAO-valkostur 1. er skjal (hávaðavottorð) þar sem allar upplýsingar koma fram á einu einnar blaðsíðu skjali.
6. ICAO-valkostur 2. samanstendur af tveimur samhangandi skjölum. Fyrra skjalið staðfestir hávaðavottunina en gefur einungis greinandi upplýsingar um loftfarið og yfirlýsingu reglunum sé fylgt. Seinna skjalið inniheldur aukaupplýsingar (svo sem um hávaðastig), yfirleitt samþykkt blaðsíðu eða blaðsíður í flughandbókinni (Aircraft Flight Manual) eða flugrekstrarhandbókinni (Aircraft Operating Manual).
7. ICAO-valkostur 3. er kerfi þriggja samhangandi skjala. Fyrsta skjalið er eins og fyrra skjalið í ICAO-valkosti 2. Annað skjalið er svipað og annað skjalið í valkosti 2. og inniheldur upplýsingar um allar mögulegar hávaðastillingar loftfarsins. Þriðja skjalið, sem er gefið út í samræmi við reglufest ferli, gefur upp núverandi stillingar loftfarsins með því að tengja einstaka kennitölu við raunverulegan

¹ Framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 sem mælir fyrir um útfærslureglur um lofthæfi og umhverfisvottun loftfara og tengdrar vöru, varahluta og búnaðar, sem og um vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (OJ L 243, 27.9.2003, p. 6). Reglugerðin eins og henni var breytt með framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 335/2007 (OJ L 88, 29.3.2007, bls. 40).

² Ákvörðun stjórnarinnar sem breytir og kemur í stað ákvörðunar 7-03 um ferlið sem nota skal þegar Stofnunin sendir frá sér álitsgerðir, vottunarforskriftir og leiðbeiningar. EASA MB ákvörðun 08-2007 frá 13.6.2007 („Verklagsreglur um reglugerðir“).

³ Reglugerð Evrópuþingsins og Leiðtogaáráðsins (EC) nr. 1592/2002 frá 15. júlí 2002 um sameiginlegar reglur á sviði almenningsflugs og stofnun flugöryggisstofnunar fyrir Evrópu (OJ L 240, 7.09.2002, bls. 1.). Reglugerðin eins og henni var síðast breytt með framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) Nr. 334/2007 (OJ L 88, 29.3.2007, bls. 39).

hámarksflugtaksmassa þess.

8. Þar sem framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 1702/2003 hafði þegar skipað fyrir um kerfi sem samræmdist ofangreindum ICAO-valkosti 1., var henni breytt með framkvæmdastjórnarreglugerð (EC) nr. 335/2007 til að laga EASA-eyðublað 45. að sniðinu sem ICAO tók upp í ofangreindu viðhengi G. við viðauka 16., I. bindi, fjórðu útgáfu, breytingu 8.

II. Ráðaleitun

9. Nokkrir hagsmunaaðilar brugðust við ofangreindri breytingu á ICAO-viðauka 16. með því að krefjast breytingar á framkvæmdastjórnarreglugerð 1702/2003 til að leiða í lög sveigjanleikann sem þar var innleiddur inn í stjórnunarkerfið fyrir hávaðavottunarskjöl, því að núverandi lög leyfa einungis notkun á ofangreindum ICAO-valkosti 1. Stofnunin birti kynningarauglýsingu um fyrirhugaða reglugerð (A-NPA 13-2006) þann 23. ágúst 2006, til að leita eftir skoðunum hagsmunaaðila um þörfina fyrir slíkar breytingar og til að kanna ýmsa hugsanlega valkosti fyrir hávaðavottunarskjöl: hina þrjá ICAO-valkosti, ásamt þremur tilbrigðum við þá.
10. Þegar skilafresturinn rann út þann 23. nóvember 2006 höfðu borist 102. athugasemdir til Stofnunarinnar, frá 19. landsyfirvöldum, fagfélögum og einkafyrirtækjum. Allar athugasemdir hafa verið viðurkenndar og teknar inn í athugasemda- og viðbragðaskjal, sem var birt á vefsíðu Stofnunarinnar þann 30. apríl 2007. Þetta skjal inniheldur allar athugasemdirnar sem bárust, ásamt svörum Stofnunarinnar.
11. Fjórtán þeirra sem sendu inn athugasemdir komu með skýrar yfirlýsingar um hverja hinna sex valkosta sem fjallað var um í A-NPA-auglýsingunni þeir vildu fá inn. Meirihluti þeirra, átta aðilar sem aðallega eru opinber flugmálayfirvöld, en einnig framleiðendur og eitt fagfélag, vildu halda áfram að nota kerfið eins og það er núna, með eyðublaði 45. Einnig var töluverður fjöldi svarenda (6 af 14) sem vildi láta eigendum eða rekstraraðilum flugvélanna það eftir að velja á milli hinna þriggja ICAO-valkosta sem lýst er hér að ofan. Þær yfirlýsingar komu frá fagfélögum, einum rekstraraðila, einum framleiðanda og einu opinberu flugmálayfirvaldi.
12. Á grundvelli A-NPA-auglýsingarinnar og athugasemda- og viðbragðaskjalsins sendi Stofnunin frá sér bráðabirgðamat á áhrifum reglugerðarinnar þann 11. júní 2007, þar sem niðurstaðan var að besti kosturinn væri að gera ekki neitt og halda sig við ICAO álitsgerð 1. sem þegar endurspeglast í eyðublaði 45. Bráðabirgðáhrifamatið, sem fylgir sem viðbætur með þessari álitsgerð, var lagt fyrir ráðgjafanefndir Stofnunarinnar um reglugerðamótun (samráðsnefnd um öryggisstaðla og ráðgjafanefnd landsyfirvalda) sem rök fyrir að ekki yrði unnið að mótun reglugerðar til breytinga á reglugerð 1702/2003. Þó að þessi tillaga væri ekki samþykkt einhljóða, þá fékk hún víðtækan stuðning.

III. Innihald álitsgerðar stofnunarinnar

13. Ástæðan fyrir útgáfu hávaðavottorða er að sýna fram á að loftfarið uppfylli hávaðakröfurnar sem mælt er fyrir um í viðauka 16., I. bindi Chicago-samningsins (lögleiddar hjá Evrópubandalaginu með grein 6. í reglugerð (EC) nr. 1592/2002) og megi því fara hindranalaust á milli staða eins og sagt er fyrir um í samningnum. Það er skoðun Stofnunarinnar að núverandi kerfi til að halda utan um upplýsingar um

hávaða (EASA-eyðublað 45.), sem samþykkt var af Bandalaginu með reglugerð 1702/2003, sinni þessu hlutverki á viðunandi hátt.

14. Þó að hávaðavottorðið innihaldi tæknilegar upplýsingar, þar á meðal hámarksflugtaksmassa og hávaðastig, þá er því ekki aðallega ætlað að veita upplýsingar um annað en hávaðavottun. Stofnunin viðurkennir þó að sum flugvallayfirvöld nota upplýsingarnar úr hávaðavottorðunum í öðrum tilgangi, svo sem til að reikna út landingargjöld eða til að fylgja eftir rekstrartakmörkunum.
15. Stofnunin viðurkennir þörfina fyrir og kostina við slíkar ráðstafanir til að draga úr umhverfisáhrifum í kringum flugvelli. Hins vegar er hæpið að tæknilegu upplýsingarnar sem koma fram í hávaðavottorðunum, hvaða mynd sem þau taka, veiti nægilegar upplýsingar fyrir slíkt. Fyrir sanngirnis sakir ættu slíkar ráðstafanir að byggjast á hávaðastiginu sem stafar af raunaðstæðum í flugtaki og landingu, svo sem raunverulegum massa, stillingum á vængbörðum og notkun á sérstökum verklagsreglum um minnkun á hávaða. Þó að ICAO-ályktun A36-22 viðurkenni að rekstrartakmarkanir ættu að byggjast á hávaða frá loftförum eins og hann mælist á meðan á vottunarferlinu stendur, þá bindur hún það ekki við upplýsingarnar á hávaðavottorðinu einar og sér. Vottunarferlið kann vissulega að draga fram viðbótarhávaðastigin sem þarf til að ná þessu markmiði ásamt þeim sveigjanleika sem er nauðsynlegur til að taka megi fullt tillit til raunverulegra starfsaðstæðna.
16. Á grundvelli niðurstaðna athugasemda- og viðbragðaskjalsins og bráðabirgðaáhrifamatsins er Stofnunin þeirrar skoðunar að mótun á reglugerðum á vegum EASA-kerfisins sé ekki viðeigandi kostur til að taka á umræddu málefni, og því mun hún ekki gera neitt í þá átt. Í staðinn leggur hún til að gripið verði til aðgerða á réttum lagalegum grundvelli til að útbúa og innleiða úrræði sem henta betur til að taka á þörfum rekstraraðila loftfara og flugvalla vegna notkunar á upplýsingum um hávaða frá loftförum í daglegum rekstri. Hún leggur einnig til að framkvæmdastjórnin taki að sér samstillta aðgerð á alþjóðagrundvelli til að skoða hvort taka mætti upp ICAO staðla þegar það á við. Í slíku samhengi væri Stofnunin tilbúin að veita allar auka-tækniupplýsingar um hávaða sem mundu aðstoða alla hagsmunaaðila við að koma á sveigjanlegri aðferðum þegar rekstrar- eða efnahagslegar aðgerðir eru notaðar til að draga úr umhverfisáhrifum vegna flugs í nágrenni við flugvelli.

Köln, 18. desember 2007

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri