

PARERE n. 05/2007

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

**concernente l'opportunità di modificare il regolamento (CE) n. 1702/2003 della
Commissione che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di
aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e
pertinenze**

Certificati acustici

I. Generalità

1. Scopo del presente parere è chiarire la posizione dell'Agenzia in merito all'opportunità di modificare il sistema di gestione amministrativa della documentazione di certificazione acustica dei singoli aeromobili previsto nella parte 21 del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione¹.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo il principio della procedura stabilita dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia², conformemente alle disposizioni dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1592/2002³.

ANTEFATTI

3. Il regolamento (CE) n. 1592/2002 che istituisce il sistema dell'AESA di sicurezza aerea e di compatibilità ambientale attribuisce alla Comunità la responsabilità di regolamentare tutti gli aspetti della certificazione acustica degli aeromobili. Il regolamento che stabilisce le regole di attuazione in tal senso (regolamento (CE) n. 1702/2003) impone agli Stati membri dell'Unione europea di utilizzare come certificato acustico il modulo 45 AESA.
4. Negli ultimi anni il Comitato Protezione ambientale e Aviazione dell'ICAO (CAEP) ha elaborato regole e materiale di riferimento sulla documentazione di certificazione acustica allo scopo di modificare l'allegato 16 alla convenzione di Chicago, volume I, "Emissioni sonore degli aeromobili". Successivamente a questa modifica, l'appendice G dell'allegato 16, volume I, quarta edizione, emendamento 8, è divenuta applicabile il 24 novembre 2005. Essa prevede tre diverse alternative per la gestione amministrativa della documentazione di certificazione acustica che gli operatori devono tenere a bordo dei propri aeromobili per poter circolare liberamente in conformità della convenzione di Chicago. Gli Stati che fanno parte dell'ICAO possono decidere quale di queste tre opzioni alternative adottare.
5. L'opzione 1 proposta dall'ICAO è un documento (certificato acustico) costituito da un'unica pagina e contenente tutte le informazioni in materia di emissioni sonore.
6. L'opzione n. 2 proposta dall'ICAO consta di due documenti tra loro complementari. Il primo documento certifica le emissioni sonore, ma si limita all'individuazione dell'aeromobile e alla dichiarazione di conformità. Il secondo contiene informazioni aggiuntive (per esempio, sulle emissioni sonore), solitamente sotto forma di una pagina o di più pagine approvate del Manuale di volo

¹ Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6). Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione (GU L 88 del 29.3.2007, pag. 40).

² Decisione del consiglio di amministrazione che modifica e sostituisce la decisione n. 7-03 concernente la procedura che l'Agenzia deve applicare per emettere pareri, rilasciare certificazioni e pubblicare specifiche tecniche e materiale di riferimento. Decisione del consiglio di amministrazione dell'AESA n. 8-2007 del 13.6.2007 (in appresso denominata "procedura normativa").

³ Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1). Regolamento da ultimo modificato dal regolamento (CE) n. 334/2007 della Commissione (GU L 88 del 29.3.2007, pag. 39).

dell'aeromobile (AFM) o del Manuale operativo aeronautico (AOM).

7. L'opzione n. 3 proposta dall'ICAO è un sistema costituito da tre documenti complementari. Il primo documento è identico al primo documento dell'opzione n. 2. Il secondo è simile al secondo documento dell'opzione n. 2 e contiene tutte le possibili configurazioni acustiche dell'aeromobile. Il terzo, rilasciato a seguito di una procedura regolamentata, individua l'attuale configurazione del velivolo associando un unico identificatore alla massa massima effettiva di decollo (MTOM).
8. Poiché il regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione prevedeva già un sistema simile all'opzione n. 1 dell'ICAO appena descritta, tale disposizione è stata modificata dal regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, al fine di adattare il modulo 45 AESA al formato adottato dall'ICAO nella summenzionata appendice G dell'allegato 16, volume I, quarta edizione, emendamento 8.

II. Consultazione

9. In risposta alla suddetta modifica dell'allegato 16 dell'ICAO, alcune parti interessate hanno chiesto una conseguente modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione finalizzata a trasporre nel diritto comunitario la flessibilità così introdotta nel sistema di gestione amministrativa della documentazione di certificazione acustica, dal momento che la normativa vigente permetteva soltanto l'attuazione dell'opzione n. 1 dell'ICAO poc'anzi descritta. Il 23 agosto 2006 l'Agenzia ha pubblicato un preavviso di proposta di emendamento (A-NPA 13-2006) per ricevere le opinioni delle parti interessate sulla necessità di introdurre questo genere di modifica e per esaminare le possibili opzioni disponibili per la documentazione di certificazione acustica: le tre opzioni proposte dall'ICAO e tre varianti delle stesse.
10. Entro il termine fissato del 23 novembre 2006 sono pervenute all'Agenzia 102 osservazioni da 19 autorità nazionali, associazioni professionali e aziende private. Tutte le osservazioni ricevute sono state prese in considerazione e inserite in un documento di risposta ai commenti (CRD), reso pubblico sul sito web dell'Agenzia il 30 aprile 2007. Oltre a tutte le osservazioni pervenute, il documento contiene anche le risposte fornite dall'Agenzia.
11. Quattordici autori hanno esplicitamente dichiarato la propria preferenza tra le sei opzioni disponibili che sono state discusse nell'A-NPA. La maggioranza degli autori (otto), soprattutto appartenenti al gruppo delle AAN, ma anche alcuni produttori e un'associazione professionale, propendeva per mantenere il sistema attuale, che prevede l'utilizzo del modulo 45 AESA. Un numero altrettanto cospicuo di autori (sei su quattordici) era propenso a lasciare ai proprietari di aeromobili o agli operatori la libertà di scegliere una delle summenzionate tre opzioni dell'ICAO. A dar voce a queste dichiarazioni sono state le associazioni professionali, un operatore, un produttore e un'AAN.
12. Sulla base dell'A-NPA e del CRD, l'11 giugno 2007 l'Agenzia ha pubblicato una valutazione preliminare dell'impatto della regolamentazione (pre-RIA), in cui si giungeva alla conclusione che la scelta migliore era quella di mantenere lo status quo inalterato e di aderire all'opzione n. 1 proposta dall'ICAO, già disponibile sotto forma del modulo 45 AESA. La pre-RIA, che è stata allegata come appendice a

questo parere a scopo informativo, è stata presentata agli organi consultivi dell'Agenzia responsabili della procedura normativa (il comitato consultivo degli standard di sicurezza e il gruppo consultivo delle autorità nazionali) per dimostrare che non sarebbe stato necessario ricorrere a una procedura normativa per modificare il regolamento (CE) n. 1702/2003. Questo suggerimento, pur non essendo condiviso all'unanimità, è stato comunque accettato a larga maggioranza.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

13. Lo scopo del rilascio dei certificati acustici è dimostrare che l'aeromobile è conforme ai requisiti in materia di emissioni sonore previsti dal volume I dell'allegato 16 alla convenzione di Chicago (trasposto nel diritto comunitario mediante l'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1592/2002) ed è pertanto autorizzato alla libera circolazione così come disposto dalla convenzione. L'Agenzia è del parere che questa funzione sia adeguatamente svolta dal sistema attualmente in uso nella Comunità conformemente al regolamento (CE) n. 1702/2003 per la gestione amministrativa delle informazioni acustiche (modulo 45 AESA).
14. Il certificato acustico, pur documentando le informazioni tecniche tra cui la massa massima di decollo e il livello o i livelli acustici, non è inteso principalmente a fornire indicazioni per scopi diversi dalla certificazione acustica. L'Agenzia riconosce tuttavia che alcune autorità aeroportuali utilizzano le informazioni contenute nei certificati acustici anche per scopi diversi, come il calcolo delle tasse di atterraggio o l'applicazione di restrizioni operative.
15. L'Agenzia ammette la necessità e riconosce il beneficio di tali misure atte a ridurre l'impatto ambientale delle attività aeree nei dintorni degli aeroporti. Tuttavia, è discutibile che i dati tecnici contenuti nei certificati acustici, quale che sia il loro formato, possano essere utilizzati come dati sufficienti a questi scopi. Per essere eque, queste misure dovrebbero tener conto dei livelli acustici associati con le condizioni operative effettive di atterraggio e di decollo, come le masse effettive, le impostazioni dell'ipersostentatore (flap) e l'uso di particolari procedure di abbattimento delle emissioni sonore. Se è vero che la risoluzione A36-22 dell'ICAO riconosce che le restrizioni operative dovrebbero essere fondate sulle emissioni acustiche rilevate nel corso della procedura di certificazione, altrettanto certo è che essa non limita tale procedimento esclusivamente ai dati disponibili nel certificato acustico. Dalla procedura di certificazione, infatti, possono emergere livelli acustici supplementari che sono indispensabili per raggiungere questo obiettivo con la necessaria flessibilità, tenendo conto delle circostanze operative effettive.
16. Sulla scorta dei risultati del CRD e della pre-RIA, l'Agenzia è del parere che una procedura di regolamentazione nell'ambito del sistema dell'AESA non costituisca un'opzione adeguata per risolvere la questione in esame e, pertanto, non è intenzionata a muoversi in tale direzione. L'Agenzia suggerisce piuttosto di intervenire sulla base giuridica per stabilire e introdurre misure più adeguate per rispondere alle esigenze degli operatori di aeromobili e aeroporti in materia di informazioni sulle emissioni sonore degli aeromobili nel corso delle operazioni quotidiane. Suggerisce inoltre alla Commissione di avviare un'azione coordinata a livello internazionale per valutare l'opportunità di adeguare all'occorrenza gli standard dell'ICAO. In tal caso l'Agenzia sarebbe disposta a fornire ulteriori dati tecnici aggiuntivi sulle emissioni sonore che potrebbero essere utili a tutte le parti

interessate nella definizione di un approccio più flessibile quando vengono applicate misure operative o economiche per ridurre l'impatto ambientale dell'aviazione nelle zone circostanti gli aeroporti.

Colonia, 18 dicembre 2007

P. GOUDOU
Direttore esecutivo