

**EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS**

**NUOMONĖ Nr. 05/2007**

**dėl galimybės iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 dėl orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą įgyvendinančių taisyklių**

**Triukšmo pažymėjimai**

## I. Bendroji dalis

1. Šios nuomonės tikslas – paaiškinti Agentūros poziciją dėl galimybės iš dalies pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003<sup>1</sup> 21 dalyje nustatytą atskirų orlaivių triukšmo sertifikavimo dokumentų tvarkymo sistemą.
2. Ši nuomonė priimta pagal Agentūros valdančiosios tarybos<sup>2</sup> nustatytą tvarką, remiantis Reglamento (EB) Nr. 1592/2002<sup>3</sup> 14 straipsnio nuostatomis.

### FAKTAI

3. Reglamentu (EB) Nr. 1592/2002 sukūrus EASA aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimų laikymosi sistemą, Bendrija tapo atsakinga už visų orlaivio triukšmo sertifikavimo aspektų reguliavimą. Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003 įgyvendinimo taisyklėje nurodyta, kad ES valstybės narės triukšmo pažymėjimui turi naudoti EASA 45 formos blanką.
4. Pastaraisiais metais Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) Aviacijos aplinkosaugos komitetas (CAEP) parengė triukšmo sertifikavimo dokumentų taisykles ir gaires, kad būtų iš dalies pakeistas Čikagos konvencijos 16 priedo I tomas (orlaivių triukšmas). Tai atlikus, 2005 m. lapkričio 24 d. įsigaliojo 16 priedo I tomo (ketvirto leidimo) 8 pataisos G priedėlis, į kurį yra įtraukti trys skirtingi triukšmo sertifikavimo dokumentų, kurie turi būti orlaivyje, kad orlaivis galėtų laisvai judėti, kaip nustatyta Čikagos konvencijoje, tvarkymo variantai. Kurį iš šių variantų rinktis, turi nuspręsti ICAO Susitariančiosios Valstybės.
5. ICAO 1 variantas – tai vienas dokumentas (triukšmo pažymėjimas), kuriame į vienintelį vieno puslapio dokumentą yra įtraukta visa informacija.
6. ICAO 2 variantą sudaro du papildomi dokumentai. Pirmajame dokumente yra patvirtintas triukšmo sertifikavimas, tačiau jame apsiribojama tik orlaivio identifikavimu ir atitikties pareiškimu. Antrajame pateikiama papildoma informacija (pvz., triukšmo lygiai); informacija paprastai pateikiama taip, kaip yra patvirtinta Orlaivio skrydžio vadove (AFM) arba Orlaivio eksploatavimo vadove (AOM).
7. ICAO 3 variantas – tai sistema, susidedanti iš trijų papildomų dokumentų. Pirmasis dokumentas yra toks pat, kaip ir ICAO 2 varianto pirmasis dokumentas. Antrasis dokumentas panašus į 2 varianto antrąjį dokumentą, kuriame pateikiamos visos

---

<sup>1</sup> 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003 9 27, p. 6). Reglamentas su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 335/2007 (OL L 88, 2007 3 29, p. 40).

<sup>2</sup> Valdančiosios tarybos sprendimas, pataisantis ir pakeičiantis Sprendimą 7-03 dėl procedūros, kurią Agentūra turi taikyti reikšdama savo nuomones, leisdama sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacinę medžiagą. EASA Valdančiosios tarybos 2007 6 13 Sprendimas 08-2007 („Naujų teisės aktų kūrimo procedūra“).

<sup>3</sup> 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, 2002 9 7, p. 1). Reglamentas su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 334/2007 (OL L 88, 2007 3 29, p. 39).

galimos orlaivio triukšmo konfigūracijos. Trečiajame dokumente, parengtame laikantis reglamentuotos procedūros, yra nustatyta naujausia orlaivio konfigūracija, suteikiant unikalų faktinės didžiausios kilimo masės kodą (MTOM).

8. Kadangi Komisijos reglamente (EB) Nr. 1702/2003 jau buvo nustatyta sistema, atitinkanti aprašytą ICAO 1 variante, siekiant suderinti EASA 45 formą su forma, kurią ICAO patvirtino pirmiau minėtame 16 priedo I tomo (ketvirto leidimo) 8 pataisos G priedėlyje, minėtas reglamentas buvo iš dalies pakeistas Komisijos reglamentu (EB) Nr. 335/2007.

## II. Konsultacijos

9. Keli suinteresuotieji asmenys, reaguodami į pirmiau minėtą ICAO 16 priedo pakeitimą, paragino iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą Nr. 1702/2003, kad į Bendrijos teisę būtų perkelta lanksti triukšmo sertifikavimo dokumentų tvarkymo sistema, nes dabartiniuose teisės aktuose leidžiama įgyvendinti tik pirmiau apibūdintą ICAO 1 variantą. Agentūra 2006 m. rugpjūčio 23 d. paskelbė išplėstinį pranešimą apie pasiūlytą pakeitimą (A-NPA) 13-2006, siekdama sužinoti suinteresuotųjų asmenų nuomonę, ar reikia tokio pakeitimo, ir išnagrinėti įvairius galimus triukšmo sertifikavimo dokumentų variantus, t. y. tris ICAO variantus ir tris jų pakeitimus.
10. Iki galutinės komentarų pateikimo dienos – 2006 m. lapkričio 23 d. Agentūra gavo 102 komentarus iš 19 nacionalinių institucijų, profesinių organizacijų ir privačių bendrovių. Visi gauti komentarai buvo patvirtinti ir įtraukti į Atsakymo į komentarus dokumentą (CRD), kurį Agentūra savo tinklavietėje paskelbė 2007 m. balandžio 30 d. Šiame CRD pateikiami visi gauti komentarai ir Agentūros atsakymai į juos.
11. Keturiolika asmenų, pateikusių komentarus, aiškiai nurodė, kuriam iš šešių A-NPA aptartų skirtingų variantų jie teikia pirmenybę. Didžioji dalis (aštuoni komentarai) pateikę asmenys, daugiausia iš nacionalinių aviacijos institucijų, bet taip pat iš gamintojų ir iš vienos profesinės organizacijos) buvo už tai, kad išliktų dabartinė sistema, kai naudojama EASA 45 forma. Taip pat nemažai komentarų pateikusių asmenų (šeši iš keturiolikos) buvo už tai, kad orlaivių savininkai arba operatoriai patys pasirinktų vieną iš trijų ICAO variantų, kaip nurodyta pirmiau. Taip teigė profesinės organizacijos, vienas operatorius, vienas gamintojas ir viena nacionalinė aviacijos institucija.
12. Agentūra, remdamasi A-NPA ir CRD, 2007 m. birželio 11 d. paskelbė preliminarų reguliavimo poveikio įvertinimą (pre-RIA), kuriame daroma išvada, kad geriausia būtų nieko nedaryti ir laikytis ICAO 1 varianto, kuris jau atsispindi 45 formoje. Preliminarus reguliavimo poveikio įvertinimas, kaip priedas informaciniais tikslais pridedamas prie šios nuomonės, buvo pateiktas Agentūros patariamiesiems organams naujų teisės aktų kūrimo reikmėms (Saugos standartų konsultaciniam komitetui ir Nacionalinių institucijų patariamajai grupei), kad būtų pagrįsta, jog nereikia kurti naujų teisės aktų Reglamentui 1702/2003 pakeisti. Nors šiam pasiūlymui nebuvo vieningai pritarta, daugelis su juo sutiko.

### III. Agentūros nuomonės turinys

13. Triukšmo pažymėjimai išduodami, kad būtų parodyta, jog orlavis atitinka triukšmui keliamus reikalavimus, nustatytus Čikagos konvencijos 16 priedo I tome (Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 6 straipsniu perkeltus į EB teisę), ir todėl gali laisvai judėti, kaip numatyta toje konvencijoje. Agentūros nuomone, ši funkcija yra tinkamai numatyta dabartinėje sistemoje, kurią Bendrija patvirtino Reglamentu (EB) Nr. 1702/2003 dėl triukšmo informacijos tvarkymo (EASA 45 forma).
14. Nors triukšmo pažymėjime dokumentais yra pagrindžiama techninė informacija, įskaitant didžiausią kilimo masę ir triukšmo lygį (-ius), jo paskirtis pirmiausia yra sertifikuoti triukšmą, o ne suteikti kitokią informaciją. Tačiau Agentūra pripažįsta, kad kai kurios oro uostų institucijos į triukšmo pažymėjimus įrašytus duomenis naudoja kitoms reikmėms, pavyzdžiui, nusileidimo mokesčiams apskaičiuoti ar eksploatavimo apribojimams įgyvendinti.
15. Agentūra pripažįsta, kad reikia tokių priemonių, kurios sumažintų aviacijos poveikį aplinkai šalia oro uostų, ir kad tokios priemonės yra naudingos. Tačiau abejotina, ar bet kokios formos triukšmo pažymėjimuose pateikiami techniniai duomenys būtų pakankami tokiais tikslais. Iš tikrųjų tokios priemonės turėtų būti pagrįstos triukšmo lygiais, siejamais su faktinėmis kilimo ir leidimosi sąlygomis, tokiomis kaip faktinė masė, užsparnių kampai ir specialių triukšmo mažinimo procedūrų taikymas. Nors ICAO rezoliucijoje A36-22 pripažįstama, kad eksploatavimo apribojimams turėtų būti grindžiami orlaivio keliamo triukšmo charakteristika, nustatyta sertifikavimo proceso metu, joje neapsiribojama tik triukšmo pažymėjime pateikiamais duomenimis. Sertifikavimo proceso metu iš tikrųjų gali būti nustatyti papildomi triukšmo lygiai, reikalingi šiam tikslui pasiekti laikantis būtino lankstumo, kad būtų visiškai atsižvelgta į faktines eksploatavimo aplinkybes.
16. Remdamasi CRD ir pre-RIA, Agentūra laikosi nuomonės, kad naujų teisės aktų kūrimas EASA sistemoje nėra tinkamas būdas spręsti iškilusį klausimą, ir todėl nedirbs ta kryptimi. Vietoj to Agentūra siūlo imtis teisiškai reglamentuotų veiksmų, kad būtų sukurtos ir įdiegtos priemonės, labiau tinkamos atsižvelgiant į orlaivių ir oro uostų operatorių informacijos apie orlaivių triukšmą poreikius kasdienėje veikloje. Agentūra taip pat siūlo, kad Komisija imtųsi tarptautiniu lygiu koordinuoti veiksmus tiriant, ar ICAO standartai galėtų būti tinkamai pritaikyti. Šiame kontekste Agentūra noriai teiktų bet kokius papildomus techninius triukšmo duomenis, kurie padėtų visiems suinteresuotiesiems asmenims lanksčiau taikyti eksploatavimo ir ekonomines priemones siekiant sumažinti aerodromų aplinkai aviacijos keliamą poveikį.

2007 m. gruodžio 18 d., Kelnas

P. GOUDOU  
Vykdomasis direktorius