

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS Nr. 05/2007

par iespēju grozīt Regulas (EK) Nr. 1702/2003 īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču atbilstību vides aizsardzības prasībām

Trokšņa līmeņa sertifikāti

I. Vispārīga informācija

1. Šā atzinuma mērķis ir skaidrot Aģentūras nostāju attiecībā uz iespēju grozīt individuālu gaisa kuģu trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentu administrēšanas sistēmu, kas izklāstīta Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 21. daļā¹.
2. Šis atzinums pieņemts, ievērojot principu, ko paredz Aģentūras valdes noteiktā procedūra², saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1592/2002 14. panta noteikumiem³.

KONTEKSTS

3. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr.1592/2002, ar ko izveido *EASA* sistēmu, kas aptver aviācijas drošību un atbilstību vides aizsardzības prasībām, par visiem gaisa kuģu trokšņa līmeņa sertifikācijas tiesiskā regulējuma aspektiem atbild Kopiena. Minētās regulas īstenošanas noteikumi, t.i., Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003, nosaka, ka ES dalībvalstīm kā trokšņa līmeņa sertifikāts jāizmanto *EASA* 45. veidlapa.
4. Lai veiktu grozījumus Čikāgas Konvencijas 16. pielikuma I sējumā „Gaisa kuģu radītais troksnis”, pēdējos gados *ICAO* Aviācijas vides aizsardzības komiteja (*CAEP*) ir izstrādājusi noteikumus un metodiskus materiālus, kas attiecas uz trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentiem. Pēc šīm izstrādēm *ICAO* pieņēma 16. pielikuma I sējuma ceturrtā izdevuma 8. grozījuma G pielikumu, ko piemēroja no 2005. gada 24. novembra un kas paredz trīs dažādus administrēšanas variantus attiecībā uz trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentiem, kuriem jāatrodas gaisa kuģī, lai tas varētu baudīt Čikāgas Konvencijā paredzēto pārvietošanās brīvību. *ICAO* līgumslēdzējas valstis pašas var lemt, kuru no variantiem izvēlēties.
5. *ICAO* 1. variants paredz vienu dokumentu (trokšņa līmeņa sertifikātu), un šajā variantā visa informācija ir iekļauta vienotā dokumentā, kas sastāv no vienas lappuses.
6. *ICAO* 2. variants paredz divus dokumentus, kas viens otru papildina. Pirmais dokuments apliecina trokšņa līmeņa sertifikāciju, bet tajā sniegtā informācija aprobežojas ar gaisa kuģa identifikāciju un paziņojumu par atbilstību. Otrajā dokumentā, kas parasti ir gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas (*AFM*) vai gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatas (*AOM*) apstiprināta lappuse vai lappuses, ir sniegta papildu informācija (piemēram, par trokšņa līmeņiem).
7. *ICAO* 3. variants ir sistēma, kas sastāv no trim dokumentiem, kuri viens otru papildina. Pirmais dokuments ir idents *ICAO* 2. varianta pirmajam dokumentam.

¹ Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003 (2003. gada 24. septembris), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 243, 27.09.2003., 6. lpp.). Regula grozīta ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 335/2007 (OV L 88, 29.03.2007., 40. lpp.).

² Valdes lēmums, ar ko groza un aizstāj Lēmumu 7-03 par procedūru, kas Aģentūrai jāievēro, izdodot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un metodiskus materiālus. *EASA* valdes Lēmums 08-2007, 13.06.2007. („Noteikumu izstrādes procedūra”).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (OV L 240, 07.09.2002., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 334/2007 (OV L 88, 29.03.2007., 39. lpp.).

Otrais dokuments ir līdzīgs 2. varianta otrajam dokumentam, proti, tajā ir norādītas visas iespējamās gaisa kuģa trokšņa konfigurācijas. Trešajā dokumentā, ko izdod saskaņā ar reglamentētu procedūru, ir norādīta gaisa kuģa pašreizējā konfigurācija, ko apzīmē ar unikālu identifikatoru atkarībā no gaisa kuģa faktiskās maksimālās pacelšanās masas (*MTOM*).

8. Tā kā Komisijas Regulā (EK) Nr. 1702/2003 jau bija paredzēta aprakstītajam *ICAO* 1. variantam atbilstoša sistēma, šī regula tika grozīta ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 335/2007, lai *EASA* 45. veidlapu pielāgotu *ICAO* pieņemtajam formātam saskaņā ar minēto 16. pielikuma I sējuma ceturtnā izdevuma 8. grozījuma G pielikumu.

II. Apspriedes

9. Atsaucoties uz minētajiem *ICAO* 16. pielikuma grozījumiem, vairākas ieinteresētās personas ierosināja grozīt Komisijas Regulu 1702/2003, lai *ICAO* ieviestu trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentu administrēšanas sistēmas elastīgumu transponētu Kopienas tiesību aktos, jo pašreizējie tiesību akti ļauj īstenot tikai minēto *ICAO* 1. variantu. Aģentūra 2006. gada 23. augustā publicēja iepriekšēju paziņojumu par ierosinātajiem grozījumiem (*A-NPA* 13-2006), lai uzzinātu ieinteresēto pušu viedokļus par vajadzību pēc šādiem grozījumiem un izpētītu dažādus iespējamus trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentu variantus: trīs *ICAO* variantus un vēl trīs šo variantu variācijas.
10. Līdz apspriežu pēdējai dienai, 2006. gada 23. novembrim, Aģentūra bija saņēmusi 102 apsvērumus no 19 valsts iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem. Aģentūra ir apstiprinājusi, ka saņēmusi visus apsvērumus un iekļāvusi tos Atbildes dokumentā (*CRD*), kas tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2007. gada 30. aprīlī. *CRD* ir iekļauti visi saņemtie apsvērumi un Aģentūras atbildes.
11. Četrpadsmit apsvērumu iesniedzēji ir skaidri norādījuši, kuru no *A-NPA* apspriestajiem sešiem dažādajiem variantiem uzskata par labāko. Lielākā daļa, proti, astoņi apsvērumu iesniedzēji, galvenokārt no *NAA*s, bet arī ražotāju un vienas profesionālās organizācijas pārstāvji, atbalsta pašreizējās sistēmas saglabāšanu, neko nemainot un turpinot izmantot *EASA* 45. veidlapu. Ievērojams skaits apsvērumu iesniedzēju (seši no 14) uzskata, ka lēmuma pieņemšana jāatstāj gaisa kuģu īpašnieku vai gaisa pārvadātāju ziņā, ļaujot izvēlēties vienu no trim aprakstītajiem *ICAO* variantiem. Šādu viedokli pauž profesionālās organizācijas, viens gaisa pārvadātājs, viens ražotājs un viena *NAA*.
12. Pamatojoties uz *A-NPA* un *CRD*, Aģentūra 2007. gada 11. jūnijā ir publicējusi provizorisku Reglamentējošās ietekmes novērtējumu (*pre-RIA*), kurā ir secināts, ka labākais variants ir neko neuzsākt un turpināt izmantot *ICAO* 1. variantu, kas jau ir atspoguļots 45. veidlapā. Ar *pre-RIA*, kas informācijas nolūkā ir pievienots šim atzinumam kā pielikums, Aģentūra ir iepazīstinājusi Aģentūras noteikumu izstrādes padomdevējas iestādes (Drošības standartu konsultatīvo komiteju un Valsts iestāžu padomdevēju grupu), pamatojot ierosinājumu neveikt nekādas ar noteikumu izstrādi saistītas darbības, lai grozītu Regulu 1702/2003. Neraugoties uz pilnīgas vienprātības trūkumu, šis ierosinājums ir guvis plašu atbalstu.

III. Aģentūras Atzinuma saturs

13. Trokšņa līmeņa sertifikātus izdod, lai apliecinātu, ka gaisa kuģi atbilst trokšņa prasībām, kas izklāstītas Čikāgas Konvencijas 16. pielikuma I sējumā (un transponētas EK tiesību aktos ar Regulas (EK) Nr. 1592/2002 6. pantu), un ka līdz ar to tiem ir tiesības uz minētajā konvencijā paredzēto pārvietošanās brīvību. Aģentūra uzskata, ka šo funkciju pienācīgi nodrošina pašreizējā trokšņa informācijas administrēšanas sistēma, ko Kopiena ir pieņēmusi saskaņā ar Regulu 1702/2003 (EASA 45. veidlapa).
14. Lai gan trokšņa līmeņa sertifikātā ir norādīta tehniska informācija, tostarp maksimālā pacelšanās masa un trokšņa līmenis(-ņi), tā galvenais mērķis nav sniegt citu informāciju, kā vien to, kas vajadzīga trokšņa līmeņa sertifikācijas nolūkos. Aģentūra tomēr atzīst, ka dažas lidostu iestādes izmanto trokšņa līmeņa sertifikātos iekļautos datus citos nolūkos, piemēram, lai aprēķinātu nolaišanās maksu vai īstenotu ekspluatācijas ierobežojumus.
15. Aģentūra piekrīt, ka šādi pasākumi ir vajadzīgi un ka tie palīdz mazināt aviācijas ietekmi uz vidi lidostu apkārtnē. Tomēr jāšaubās, vai trokšņa līmeņa sertifikātos pieejamie tehniskie dati, lai kāda nebūtu to forma, pietiekamā mērā nodrošina šādiem nolūkiem vajadzīgo informāciju. Patiesību sakot, šo pasākumu pamatā vajadzētu būt trokšņa līmeņiem, kas saistīti ar faktiskajiem operatīvajiem pacelšanās un nolaišanās apstākļiem, piemēram, ar faktisko masu, aizspārņu iestatījumu un īpašu trokšņa mazināšanas procedūru izmantošanu. Lai gan ICAO Rezolūcijā A36-22 ir atzīts, ka ekspluatācijas ierobežojumu pamatā vajadzētu būt trokšņa rādītājiem, kas konstatēti sertifikācijas procesā, tomēr nav noteikts, ka jāņem vērā vienīgi trokšņa līmeņa sertifikātā atrodamie dati. Var gadīties, ka sertifikācijas procesā tiek konstatēti papildu trokšņa līmeņi, ko vajag, lai sasniegtu šo mērķi ar vajadzīgo elastīgumu, faktiski ņemot vērā visus reālos ekspluatācijas apstākļus.
16. Pamatojoties uz CRD un pre-RIA rezultātiem, Aģentūra uzskata, ka noteikumu izstrāde saskaņā ar EASA sistēmu nav piemērots apspriežamā jautājuma risināšanas variants, tādēļ neveiks izstrādes šajā virzienā. Aģentūra drīzāk iesaka veikt ar atbilstošu juridisko pamatu saistītas izstrādes, lai noteiktu un ieviestu pasākumus, kas būtu piemērotāki, lai apmierinātu gaisa pārvadātāju un lidostu operatoru vajadzības pēc informācijas, kura attiecas uz gaisa kuģu radīto troksni ikdienas ekspluatācijā. Aģentūra turklāt iesaka Komisijai uzņemties saskaņotu starptautiska līmeņa rīcību, lai pārbaudītu, vai ICAO standartus varētu pēc vajadzības pielāgot. Šajā kontekstā Aģentūra būtu gatava sniegt papildu tehniskus trokšņa datus, kas visām ieinteresētajām pusēm varētu palīdzēt īstenot elastīgāku nostāju gadījumos, kad nolūkā mazināt aviācijas ietekmi uz vidi lidlauku apkārtnē tiek veikti ar ekspluatāciju saistīti vai ekonomiski pasākumi.

Ķelnē, 2007. gada 18. decembrī

P. GOUDOU,
izpilddirektors