

**ADVIES nr. 05/2007**

**VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE  
LUCHTVAART**

**inzake de mogelijkheid om Verordening (EG) nr. 1702/2003 te wijzigen wat  
betreft de uitvoeringsvoorschriften voor de milieucertificering van  
luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken.**

**Geluidscertificaten**

## I. Algemeen

1. In dit advies verduidelijkt het Agentschap zijn standpunt met betrekking tot de mogelijkheid om het systeem voor de afgifte van geluidscertificatiedocumenten voor individuele luchtvaartuigen, zoals vastgelegd in deel 21 van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie, te wijzigen<sup>1</sup>.
2. Het advies is vastgesteld overeenkomstig het beginsel van de procedure die is vastgelegd door de raad van bestuur van het Agentschap<sup>2</sup>, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1592/2002<sup>3</sup>.

## ACHTERGROND

3. Verordening (EG) nr. 1592/2002, die het EASA-systeem voor de veiligheid en milieucompatibiliteit van de luchtvaart instelt, maakt de Gemeenschap verantwoordelijk voor de regulering van alle aspecten inzake geluidscertificatie van luchtvaartuigen. De uitvoeringsvoorschriften, vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie, bepalen dat de EU-lidstaten EASA-formulier 45 moeten gebruiken als geluidscertificaat.
4. De voorbije jaren heeft het Comité Milieubescherming en Luchtvaart van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) regels en richtsnoeren voor geluidscertificatiedocumentatie ontwikkeld tot wijziging van bijlage 16 van het Verdrag van Chicago, deel I, Vliegtuiglawaai. Ingevolge die werkzaamheden werd op 24 november 2005 aanhangsel G van bijlage 16, deel I, vierde druk, wijziging 8, van kracht, waarmee drie mogelijkheden worden geboden voor het beheer van geluidscertificatiedocumentatie aan boord van luchtvaartuigen met het oog op vrij verkeer zoals voorgeschreven door het Verdrag van Chicago. De ICAO-staten kunnen zelf uit deze mogelijkheden kiezen.
5. ICAO-optie 1 is één document (geluidscertificaat), met alle informatie op één enkele bladzijde.
6. ICAO-optie 2 bestaat uit twee elkaar aanvullende documenten. Het eerste document is een bewijs van geluidscertificatie, maar blijft inhoudelijk beperkt tot de identificatie van het luchtvaartuig en de conformiteitsverklaring. Het tweede bevat aanvullende informatie (zoals geluidsniveaus), meestal in de vorm van één of meerdere goedgekeurde bladzijden in het vlieghandboek.

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243, 27.9.2003, blz. 6). Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 335/2007 van de Commissie (PB L 88 van 29.3.2007, blz. 40).

<sup>2</sup> Besluit van de raad van bestuur tot wijziging en intrekking van Besluit 7-03 betreffende de door het Agentschap te volgen procedure voor de opstelling van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren. Besluit 08-2007 van 13.6.2007 van de RvB van EASA ("Regelgevingsprocedure").

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (PB L 240, 7/09.2002, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 334/2007 van de Commissie (PB L 88 van 29.3.2007, blz. 39).

7. ICAO-optie 3 is een systeem van drie elkaar aanvullende documenten. Het eerste document is gelijk aan het eerste document van optie 2. Het tweede is vergelijkbaar met het tweede document van optie 2 en bevat alle mogelijke geluidsconfiguraties van het luchtvaartuig. Het derde document, dat wordt afgegeven volgens een vaste procedure, geeft de actuele configuratie van het luchtvaartuig aan door middel van een uniek identificatieteken dat is gekoppeld aan de maximale startmassa.
8. Aangezien Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie reeds een systeem verplicht stelde dat overeenkwam met voornoemde ICAO-optie 1, werd die bij Verordening (EG) nr. 335/2007 van de Commissie gewijzigd om het EASA-formulier 45 aan te passen aan de door de ICAO in voornoemd aanhangsel G van bijlage 16, deel I, vierde druk, wijziging 8, vastgestelde vorm.

## II. Raadpleging

9. In reactie op voornoemde wijziging van ICAO-bijlage 16 hebben verscheidene belanghebbenden opgeroepen tot een wijziging van Verordening nr. 1702/2003 van de Commissie om de in het systeem voor het beheer van geluidscertificatie-documentatie geïntroduceerde flexibiliteit om te zetten in Gemeenschapsrecht, aangezien de huidige regelgeving enkel voorziet in ICAO-optie 1. Op 23 augustus 2006 heeft het Agentschap een zogenaamde "advanced notice of proposed amendment" bekendgemaakt (A-NPA 13-2006) om de opvattingen van belanghebbenden over de noodzaak van een dergelijke wijziging te kunnen verzamelen en diverse mogelijke opties voor geluidscertificatiedocumentatie te onderzoeken: de drie ICAO-opties plus drie variaties daarop.
10. Op de sluitingsdatum, 23 november 2006, had het Agentschap 102 reacties ontvangen van 19 nationale autoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen. Alle ontvangen op- en aanmerkingen zijn beantwoord en opgenomen in een Comment Response Document (CRD), dat op 30 april 2007 werd gepubliceerd op de website van het Agentschap. Dit CRD bevat alle ontvangen op- en aanmerkingen, alsmede de antwoorden van het Agentschap.
11. Veertien respondenten gaven een duidelijke voorkeur aan met betrekking tot de zes verschillende, in de A-NPA aangegeven opties. Een meerderheid van acht respondenten (voornamelijk nationale luchtvaartautoriteiten, maar ook fabrikanten en één beroepsorganisatie) sprak zich uit voor het vasthouden aan het huidige systeem met gebruik van EASA-formulier 45. Ook was er een belangrijk aantal respondenten (zes van de veertien) dat er de voorkeur aan gaf om het aan de eigenaars en exploitanten van luchtvaartuigen over te laten om een keuze te maken uit een van de voornoemde ICAO-opties. Bij die respondenten ging het om beroepsorganisaties, één exploitant, één fabrikant en één nationale luchtvaartautoriteit.
12. Op basis van de A-NPA en het CRD kwam het Agentschap op 11 juni 2007 met een voorlopige effectbeoordeling van de regelgeving (een "pre-RIA"), waarin werd geconcludeerd dat de beste optie was niets te doen en vast te houden aan ICAO-optie 1 die reeds weerspiegeld werd in formulier 45. De pre-RIA, die ter informatie als bijlage bij dit advies is gevoegd, is voorgelegd aan de raadgevende organen van het Agentschap (de Safety Standards Consultative Committee en de Advisory Group of National Authorities) ter rechtvaardiging van het voorstel om geen nieuwe regelgeving te ondernemen tot wijziging van Verordening 1702/2003. Dit voorstel

vond weliswaar geen unanieme maar toch brede ondersteuning en werd aangenomen.

### **III. Inhoud van het advies van het Agentschap**

13. Geluidscertificaten worden afgegeven om te kunnen aantonen dat een luchtvaartuig voldoet aan de geluidsvereisten zoals vastgelegd in bijlage 16, deel I van het Verdrag van Chicago (omgezet in EG-recht middels artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1592/2002) en derhalve aanspraak kan maken op het recht van vrij verkeer zoals voorzien in dat verdrag. Het Agentschap is van mening dat hierin voldoende wordt voorzien door het bestaande systeem voor het beheer van geluidsinformatie dat door de Gemeenschap is ingesteld bij Verordening 1702/2003 (EASA-formulier 45).
14. Hoewel het geluidscertificaat technische informatie bevat zoals de maximale startmassa en geluidsniveaus, is het niet in de eerste plaats bedoeld als informatiebron voor andere doeleinden dan geluidscertificatie. Het Agentschap is zich echter bewust van het feit dat sommige luchthavenautoriteiten de gegevens in geluidscertificaten voor andere doeleinden gebruiken, zoals de berekening van landingsrechten en de toepassing van exploitatiebeperkingen.
15. Het Agentschap onderkent de behoefte aan en de voordelen van dergelijke maatregelen om de milieugevolgen van de luchtvaart rondom luchthavens te beperken. Het is echter maar de vraag of de technische gegevens in geluidscertificaten, in welke vorm dan ook, voor dergelijke doeleinden wel voldoende informatief zijn. Om rechtvaardig te zijn zouden de betreffende maatregelen gebaseerd moeten zijn op de daadwerkelijke geluidsniveaus tijdens de start- en landingsprocedures, die afhangen van de massa, de stand van de vleugelkleppen en het gebruik van speciale procedures ter beperking van geluidshinder. ICAO-resolutie A36-22 stelt weliswaar dat exploitatiebeperkingen behoren te worden gebaseerd op de geluidsemissiewaarden die in het certificatieproces worden bepaald, maar beperkt deze niet tot uitsluitend de gegevens in het geluidscertificaat. Het certificatieproces kan ook de aanvullende geluidswaarden geven die benodigd zijn om deze doelstelling te behalen, met de nodige flexibiliteit om de daadwerkelijke operationele omstandigheden mee te laten wegen.
16. Op basis van de resultaten van het CRD en de pre-RIA is het Agentschap van mening dat regelgeving binnen het EASA-systeem geen geschikte manier is om de betreffende kwestie aan te pakken. Het Agentschap zal dus geen stappen in die richting ondernemen. In plaats daarvan stelt het voor binnen het geschikte wettelijke kader actie te ondernemen om maatregelen te ontwerpen en in te voeren die geschikter zijn om in te spelen op de dagelijkse behoeften van exploitanten van luchtvaartuigen en luchthavens op het vlak van informatie aangaande geluidsemissies. Het Agentschap stelt tevens voor om de Commissie een gecoördineerde actie te laten ondernemen om na te gaan of de ICAO-normen kunnen worden aangepast. In een dergelijke context zou het Agentschap bereid zijn aanvullende technische gegevens aangaande geluidsemissies te leveren waarmee alle belanghebbenden een flexibeler benadering zouden kunnen hanteren bij het toepassen van operationele of economische maatregelen ter vermindering van de milieugevolgen van de luchtvaart op en rondom luchthavens.

Keulen, 18 december 2007

P. GOUDOU  
Uitvoerend directeur