

UTTALELSE NR. 05/2007

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

**om hensiktsmessigheten av å endre forordning (EF) nr. 1702/2003 hva angår
gjennomføringsreglene knyttet til miljøsertifisering for luftfartøyer og
tilhørende produkter, deler og utstyr**

Støysertifikater

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelse er å klargjøre Byråets holdning med hensyn til hensiktsmessigheten av å endre systemet for administrasjon av dokumentasjon av støysertifisering av individuelle luftfartøyer i henhold til del 21 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Byråets styre² i samsvar med bestemmelsene i artikkel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002³.

BAKGRUNN

3. I henhold til forordning (EF) nr. 1592/2002 om opprettelse av EASA-systemet for flysikkerhet og miljøvern i sivil luftfart er Fellesskapet ansvarlig for å regulere alle aspekter ved støysertifiseringen av luftfartøyer. Gjennomføringsforordningen, kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003, fastsetter at EUs medlemsstater må bruke EASA-formular 45 som støysertifikat.
4. I de senere årene har ICAOs miljøkomité (CAEP) utarbeidet regler og veiledningsmaterieell til dokumentasjon av støysertifisering med sikte på en endring av Annex 16 i Chicago-konvensjonen, Volume I, Aircraft Noise. Attachment G til Annex 16, Volume I, Fourth Edition, Amendment 8 trådte i kraft 24. november 2005 slik at det nå er tre alternativer for administrasjon av dokumentasjon av støysertifisering som skal være om bord i luftfartøyet for at dette skal være sikret fri bevegelse i henhold til Chicago-konvensjonen. Konvensjonsstatene tar selv beslutningen om hvilket alternativ de vil velge.
5. ICAO Option 1 er ett dokument (støysertifikat) hvor all informasjon er lagt i et énsides dokument.
6. ICAO Option 2 består av to komplementære dokumenter. Det første dokumentet er en bekreftelse på støysertifisering, men begrenser seg til å identifisere luftfartøyet og attestere samsvar. Det andre dokumentet inneholder ytterligere opplysninger (f.eks. støynivå), normalt som en eller flere godkjente sider av flygehåndboken (AFM) eller driftshåndboken (AOM).
7. ICAO Option 3 består av tre komplementære dokumenter. Det første dokumentet er identisk med det første i ICAO Option 2. Det andre tilsvarer det andre dokumentet i Option 2, med alle mulige støykonfigurasjoner for luftfartøyet. Det tredje dokumentet, som skal utstedes i samsvar med en regulert prosess, identifiserer luftfartøyets aktuelle konfigurasjon ved å knytte en unik identifikator til den aktuelle maksimale startmasse (MTOM).

¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6), sist endret ved forordning (EF) nr. 335/2007 (EUT L 88 av 29.3.2007, s. 40).

² Styrets vedtak om endring og erstatning av vedtak 7-03 om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 334/2007 (EUT L 88 av 29.3.2007, s. 39).

8. Ettersom kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 allerede påbyr et system i samsvar med ICAO Option 1 som beskrevet over, ble denne endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 335/2007 for å tilpasse EASA-formular 45 til det formatet ICAO vedtok i ovennevnte Attachment G til Annex 16, Volume I, Fourth Edition, Amendment 8.

II. Samråd

9. I forbindelse med ovennevnte endring i ICAOs Annex 16 mente flere interessenter at kommisjonsforordning 1702/2003 måtte endres for at Fellesskapets lovgivning skulle gjenspeile den fleksibilitet som derved ble innført i systemet for administrasjon av dokumentasjon av støysertifisering, i og med at dagens lovgivning bare tillot implementering av ICAO Option 1 som beskrevet over. Byrået offentliggjorde en forhåndskunngjøring om forslag til endring (Advanced Notice of Proposed Amendment) (A-NPA 13-2006) den 23. august 2006, for å søke interessentenes synspunkter på behovet for en slik endring og gjennomgå flere mulige alternativer for dokumentasjon av støysertifisering: de tre alternativene fra ICAO, pluss tre varianter av disse.
10. Ved utløpet av høringsperioden 23. november 2006 hadde Byrået mottatt 102 høringsuttalelser fra 19 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper. Alle innkomne kommentarer er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument (Comment Response Document – CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 30. april 2007. Dokumentet inneholder alle innkomne kommentarer samt Byråets svar.
11. Fjorten av høringsinstansene hadde en klar preferanse for ett av de seks alternativene som ble drøftet i A-NPA. De fleste, dvs. åtte høringsinstanser, hovedsakelig nasjonale luftfartsmyndigheter men også fabrikanter og én yrkesorganisasjon, støttet opprettholdelse av dagens system slik det nå foreligger, med bruk av EASA-formular 45. Et betydelig antall av høringsinstansene (seks av 14) mente luftfartøyets eier eller operatør selv måtte kunne velge mellom de tre alternativene fra ICAO som beskrevet over. Disse uttalelsene kom fra yrkesorganisasjoner, én operatør, én fabrikant og én nasjonal luftfartsmyndighet.
12. På bakgrunn av A-NPA og CRD offentliggjorde Byrået 11. juni 2007 en foreløpig konsekvensanalyse (preliminary Regulatory Impact Assessment – pre-RIA) som konkluderte med at det beste alternativet var å ikke gjøre noe, og holde seg til ICAO Option 1 slik dette framstår i formular 45. Den foreløpige konsekvensanalysen, pre-RIA, som er vedlagt til orientering som et tillegg til denne uttalelsen, ble forelagt Byråets rådgivende organer for utarbeidelse av regelverk (Samrådskomiteen for sikkerhetsstandarder og Den rådgivende gruppe av nasjonale myndigheter) som begrunnelse for at det ikke vil bli igangsatt noe arbeid for å endre forordning 1702/2003. Selv om støtten ikke var enstemmig, møtte dette forslaget bred aksept.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

13. Hensikten med utstedelsen av støysertifikater er å dokumentere at luftfartøyet overholder støykravene i henhold til Annex 16, Volume I i Chicago-konvensjonen (slik denne er innarbeidet i EF-lovgivningen med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 1592/2002) og følgelig er sikret retten til fri bevegelighet i henhold til denne konvensjonen. Byrådet er av den oppfatning at denne funksjonen blir tilstrekkelig hensyntatt i det systemet Fellesskapet i dag har med forordning 1702/2003 for administrasjon av støyinformasjon (EASA-formular 45).
14. Selv om støysertifikatet dokumenterer teknisk informasjon, bl.a. maksimal startmasse og støynivå(er), er det ikke primært ment å gi informasjon for andre formål enn støysertifiseringen. Byrådet erkjenner imidlertid at enkelte flyplassmyndigheter bruker opplysningene i støysertifikatet for andre formål, f.eks. for å beregne landingsavgifter eller for å gjennomføre operative restriksjoner.
15. Byrådet erkjenner behovet for, og fordelene ved, slike tiltak for å redusere luftfartens miljøkonsekvenser rundt flyplasser. Det er likevel usikkert om de tekniske opplysningene på støysertifikatene, uansett hvilken form de er i, inneholder tilstrekkelige opplysninger for dette formål. For å være rettferdige må slike tiltak baseres på støynivåene forbundet med faktiske operative avgangs- og landingsforhold, som faktisk masse, flap-settninger og bruken av særlige støyforebyggende prosedyrer. Selv om ICAO-resolusjon A36-22 fastsetter at operative restriksjoner skal ta utgangspunkt i støyresultatene slik disse framkommer i sertifiseringsprosessen, begrenser den det ikke bare til opplysningene som er gitt i støysertifikatet. Sertifiseringsprosessen kan faktisk frambringe de støynivåene som er nødvendig for å oppnå dette formål, med den fleksibilitet som er nødvendig for faktisk å ta fullt hensyn til faktiske operative omstendigheter.
16. På bakgrunn av resultatene av CRD og pre-RIA er Byrådet av den oppfatning at å utarbeide nytt regelverk innenfor EASA-systemet ikke er veien å gå for å håndtere problemer på dette området, og vil derfor ikke treffe videre tiltak i den retning. Byrådet foreslår at man i stedet iverksetter et eget arbeid for å etablere og innføre tiltak som er bedre egnet til å møte de behov luftfartøy- og flyplassoperatører har i det daglige når det gjelder flystøyrelatert informasjon. Det foreslår også at Kommisjonen iverksetter et koordinert tiltak på internasjonalt plan for å vurdere hvorvidt ICAO-standardene kan tilpasses etter behov. I en slik kontekst vil Byrådet være villig til å framskaffe eventuelle tekniske støydata som måtte være nødvendig, for å bistå alle interessenter i arbeidet med å få på plass en mer fleksibel tilnærming til operative eller økonomiske tiltak som kan brukes for å redusere miljøkonsekvensene av flyging i flyplassens nærområder.

Køln, 18. desember 2007

P. GOUDOU
Adm.dir.