

**OPINIA nr 05/2007**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**w sprawie możliwości zmiany rozporządzenia (WE) nr 1702/2003  
w odniesieniu do zasad wykonawczych dla certyfikacji statków powietrznych  
i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie ochrony  
środowiska**

**Świadectwa zdatności w zakresie hałasu**

## I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest wyjaśnienie stanowiska Agencji w kwestii ewentualnej zmiany systemu prowadzenia dokumentacji dotyczącej zdatności w zakresie hałasu indywidualnych statków powietrznych, ustanowionego w części 21. rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003<sup>1</sup>.
2. Niniejsza opinia została przyjęta według zasad procedury określonej przez zarząd Agencji<sup>2</sup>, zgodnie z przepisami art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002<sup>3</sup>.

### PODSTAWOWE INFORMACJE

3. Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 ustanawiające system EASA w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i ochrony środowiska naturalnego nakłada na Wspólnotę odpowiedzialność za unormowanie wszystkich aspektów certyfikacji samolotów w zakresie hałasu. Przepis wykonawczy do tego aktu prawnego, czyli rozporządzenie Komisji nr (WE) 1702/2003, stanowi, że państwa członkowskie UE muszą stosować formularz 45 EASA jako świadectwo zdatności w zakresie hałasu.
4. W ostatnich latach Komitet ICAO ds. Ochrony Środowiska Naturalnego w zakresie Lotnictwa (CAEP) opracował zasady i wytyczne odnoszące się do dokumentacji dotyczącej świadectwa zdatności w zakresie hałasu w celu wprowadzenia zmian w tomie I (dotyczącym hałasu) załącznika 16 do konwencji chicagowskiej. W wyniku tych prac w dniu 24 listopada 2005 r. wszedł w życie dodatek G do tomu I załącznika 16, wydanie czwarte, poprawka 8, uwzględniający trzy różne opcje prowadzenia dokumentacji dotyczącej zdatności w zakresie hałasu, jaka musi znajdować się na pokładzie statku powietrznego, aby mógł on swobodnie przemieszczać się zgodnie z przepisami konwencji chicagowskiej. Wybór odpowiedniej opcji leży w gestii państw będących członkami ICAO.
5. Proponowana przez ICAO opcja 1 to jeden dokument (świadectwo zdatności w zakresie hałasu) — wszystkie informacje zawarte są w pojedynczym jednostronicowym dokumencie.
6. Proponowana przez ICAO opcja 2 to dwa uzupełniające się dokumenty. Pierwszy dokument poświadcza zdatność w zakresie hałasu, ale ogranicza się do identyfikacji statku powietrznego i stwierdzenia zgodności. Drugi dokument zawiera informacje dodatkowe (np. poziomy hałasu); zwykle jest to zatwierdzona strona lub kilka zatwierdzonych stron instrukcji użytkownika w locie (Aircraft Flight Manual — AFM) lub instrukcji obsługi technicznej samolotu (Aircraft Operating Manual — AOM).

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003 r., s. 6). Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 335/2007 (Dz.U. L 88 z 29.3.2007 r., s. 40).

<sup>2</sup> Decyzja zarządu zmieniająca i zastępująca decyzję 7-03 w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy wystawianiu opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i wytycznych. Decyzja zarządu EASA 08/2007 z 13.6.2007 r. („Procedura tworzenia prawa”).

<sup>3</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. L 240 z 7.9.2002 r., s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 334/2007 (Dz.U. L 88 z 29.3.2007 r., s. 39).

7. Proponowana przez ICAO opcja 3 to system złożony z trzech uzupełniających się dokumentów. Pierwszy dokument jest identyczny z pierwszym dokumentem z opcji 2 proponowanej przez ICAO. Drugi dokument jest zbliżony do drugiego dokumentu z opcji 2 i zawiera wszelkie możliwe konfiguracje hałasu w przypadku danego statku powietrznego. Dokument trzeci, wystawiony w trybie regulowanym przepisami, określa aktualną konfigurację samolotu, przyporządkowując rzeczywistej maksymalnej masie startowej (MTOM) unikalny identyfikator.
8. Ponieważ rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 wprowadziło już system zgodny z przedstawioną wyżej opcją 1 proponowaną przez ICAO, zostało ono zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 335/2007 w celu dostosowania formularza 45 EASA do formatu przyjętego przez ICAO we wspomnianym dodatku G do załącznika 16, tom I, wydanie czwarte, poprawka 8.

## II. Konsultacje

9. W związku z wyżej wspomnianą zmianą załącznika 16 ICAO kilku zainteresowanych stron domagało się dokonania zmian w rozporządzeniu Komisji nr 1702/2003 w celu przeniesienia na grunt prawa wspólnotowego elastyczności wprowadzonej w ten sposób do systemu dokumentacji dotyczącej świadectwa zdatości w zakresie hałasu, ponieważ bieżące przepisy zezwalały jedynie na realizację wyżej przedstawionej opcji 1 proponowanej przez ICAO. W dniu 23 sierpnia 2006 r. Agencja opublikowała pierwszą notatkę odnośnie do proponowanej poprawki (Advanced Notice of Proposed Amendment — A-NPA 13-2006), aby uzyskać opinie zainteresowanych stron na temat potrzeby tego rodzaju zmiany oraz zbadać różne możliwe opcje związane z dokumentacją dotyczącą świadectwa zdatości w zakresie hałasu: trzy propozycje ICAO oraz trzy warianty tych propozycji.
10. Do dnia 23 listopada 2006 r. (ostateczny termin nadsyłania informacji) do Agencji wpłynęły 102 uwagi od 19 podmiotów — organów krajowych, organizacji zawodowych i firm prywatnych. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do dokumentu reakcji na uwagi (Comment Response Document — CRD), który w dniu 30 kwietnia 2007 r. opublikowano na stronie internetowej Agencji. CRD zawiera wszystkie otrzymane uwagi oraz odpowiedzi Agencję.
11. Czternastu komentujących wyraźnie sformułowało swoje preferencje w odniesieniu do sześciu różnych opcji omówionych w A-NPA. Większość — czyli ośmiu komentujących, głównie krajowe władze lotnicze (NAA), lecz także producenci oraz jedna organizacja zawodowa — opowiedziało się za utrzymaniem obecnie obowiązującego systemu, z zastosowaniem formularza 45 EASA. Ponadto istotna liczba komentujących (6 na 14) opowiedziało się za tym, aby pozostawić w gestii właścicieli lub operatorów statków powietrznych kwestię wyboru jednej z trzech opisanych powyżej opcji proponowanych przez ICAO. Oświadczenia te zostały złożone przez organizacje zawodowe, jednego operatora, jednego producenta i jeden organ NAA.
12. W dniu 11 czerwca 2007 r. — na podstawie A-NPA i CRD — Agencja wystawiła wstępną ocenę wpływu uregulowań prawnych (preliminary Regulatory Impact Assessment — pre-RIA), w której stwierdziła, że najlepszym rozwiązaniem jest niepodjęcie żadnych działań i utrzymanie opcji 1 proponowanej przez ICAO, już

uwzględnionej w formularzu 45. Ta wstępna ocena wpływu została dołączona do niniejszej opinii w celach informacyjnych. Agencja przedstawiła ją swoim organom doradczym ds. tworzenia prawa (Komitetowi Konsultacyjnemu ds. Norm Bezpieczeństwa oraz Grupie Doradczej Władz Krajowych), aby uzasadnić niepodejmowanie kroków legislacyjnych w celu zmiany rozporządzenia nr 1702/2003. Chociaż propozycji tej nie poparto jednogłośnie, zyskała ona szeroką aprobatę.

### III. Treść opinii Agencji

13. Celem wydawania świadectw zdatności w zakresie hałasu ma być wykazanie, że statek powietrzny spełnia wymogi dotyczące hałasu określone w tomie I załącznika 16 do konwencji chicagowskiej (przeniesionej do prawa wspólnotowego na podstawie art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002) i dzięki temu ma prawo do swobodnego przemieszczania się zgodnie z tą konwencją. Agencja stoi na stanowisku, że funkcja ta jest w odpowiedni sposób przewidziana w obecnym systemie przyjętym przez Wspólnotę na mocy rozporządzenia nr 1702/2003 dotyczącego zarządzania informacją na temat hałasu (formularz 45 EASA).
14. Zasadniczym celem świadectwa zdatności w zakresie hałasu — mimo że zawiera ono informacje techniczne, w tym maksymalną masę startową i poziom/poziomy hałasu — nie jest zapewnienie danych wejściowych do celów innych niż certyfikacja w zakresie hałasu. Agencja przyznaje jednak, że dane zawarte w świadectwach zdatności w zakresie hałasu są wykorzystywane przez władze niektórych lotnisk do innych celów, np. do obliczania opłat za lądowanie lub do wprowadzania ograniczeń operacyjnych.
15. Agencja dostrzega potrzebę stosowania takich środków w celu zmniejszenia wpływu lotnictwa na środowisko naturalne wokół lotnisk, a także widzi płynące z tego korzyści. Niemniej jednak nie ma pewności, że dane techniczne zawarte w świadectwach zdatności w zakresie hałasu, bez względu na ich formę, stanowią wystarczające źródło informacji do tego rodzaju celów. Aby środki te były wiarygodne, powinny uwzględniać poziomy hałasu związane z faktycznymi operacyjnymi warunkami startu i lądowania, takimi jak rzeczywiste masy, ustawienia klap oraz stosowanie specjalnych procedur zmniejszania uciążliwości hałasu. Chociaż ICAO w uchwale A36-22 uznaje, że podstawą dla ograniczeń działalności powinien być poziom hałasu uzyskany w procesie certyfikacji, nie ogranicza tego tylko do danych dostępnych w świadectwie zdatności w zakresie hałasu. Proces certyfikacji może rzeczywiście ujawniać dodatkowe poziomy hałasu konieczne do osiągnięcia tego celu przy zapewnieniu niezbędnej elastyczności umożliwiającej faktycznie całkowite uwzględnienie rzeczywistych warunków operacyjnych.
16. Biorąc pod uwagę wyniki CRD i pre-RIA, Agencja jest zdania, że tworzenie prawa w ramach systemu EASA nie jest właściwym rozwiązaniem rozpatrywanej kwestii i dlatego nie będzie podejmować działań w tym kierunku. Proponuje natomiast, aby rozpocząć prace nad odpowiednią podstawą prawną umożliwiającą ustanowienie i wprowadzenie środków, które będą lepiej odpowiadały potrzebom operatorów statków powietrznych i lotnisk w zakresie informacji o hałasie lotniczym w ich codziennej działalności. Sugeruje również, aby Komisja podjęła skoordynowane działania na poziomie międzynarodowym w celu zbadania możliwości odpowiedniego dostosowywania norm ICAO. Agencja chętnie wówczas dostarczy wszelkich technicznych danych dotyczących hałasu, które pomogą wszystkim zainteresowanym stronom we wdrażaniu bardziej elastycznego podejścia do

stosowania operacyjnych lub ekonomicznych środków służących zmniejszeniu wpływu lotnictwa na środowisko naturalne w otoczeniu portów lotniczych.

Kolonia, dnia 18 grudnia 2007 r.

P. GOUDOU  
Dyrektor wykonawczy