

AVIZUL Nr. 05/2007

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

privind oportunitatea de a modifica Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 în ceea ce privește normele de punere în aplicare privind certificarea pentru mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aferente

Certificate de zgomot

I. Generalități

1. Obiectivul prezentului aviz este de a clarifica poziția Agenției cu privire la oportunitatea de a modifica sistemul de administrare a documentației de certificare a zgomotului la aeronavele individuale, astfel cum este prevăzut în Partea 21 din Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei¹.
2. Avizul a fost adoptat, aplicându-se principiul procedurii menționate de Consiliul de administrație al Agenției², în conformitate cu dispozițiile articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002³.

CONTEXT

3. Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 de instituire a sistemului EASA pentru siguranța aviației și compatibilitatea în materie de mediu stabilește responsabilitatea Comunității pentru reglementarea tuturor aspectelor legate de certificatele de zgomot pentru aeronave. Norma sa de punere în aplicare, Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei, prevede obligativitatea statelor membre ale UE de a utiliza Formularul EASA 45 drept certificat de zgomot.
4. În ultimii ani, Comitetul OACI privind protecția mediului în aviație (CAEP) din cadrul a dezvoltat reguli și materiale orientative pentru documentația de certificare de zgomot, pentru a modifica anexa 16 la Convenția de la Chicago, volumul I, Zgomotul aeronavelor. În urma acestei acțiuni, atașamentul G din anexa 16, volumul I, ediția a patra, amendamentul 8 a devenit aplicabil la data de 24 noiembrie 2005, cuprinzând trei opțiuni diferite pentru administrarea documentației de certificare de zgomot care trebuie să se afle la bordul aeronavelor pentru a beneficia de libera circulație, astfel cum se prevede în Convenția de la Chicago. Decizia alegerii uneia dintre aceste opțiuni aparține statelor contractante OACI.
5. Opțiunea 1 OACI reprezintă un singur document (certificat de zgomot) în care toate informațiile sunt cuprinse pe o singură pagină.
6. Opțiunea 2 OACI constă în două documente complementare. Primul document atestă certificarea de zgomot, dar se limitează la identificarea aeronavei și la declarația de conformitate. Al doilea cuprinde informații suplimentare (precum nivelurile de zgomot), în mod normal sub forma unei sau unor pagini autorizate din Manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau din Manualul de funcționare al aeronavei (AOM).

¹ Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru nevigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 243, 27.9.2003, p. 6). Regulament astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 335/2007 al Comisiei (JO L 88, 29.3.2007, p. 40).

² Decizia Consiliului de administrație de modificare și înlocuire a Deciziei 7-03 privind procedura care va fi aplicată de Agenție pentru emiterea de avize, specificații de certificare și materiale orientative. Decizia Consiliului de administrație EASA 08-2007 din 13.6.2007 („Procedura de reglementare”)

³ Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și de instituire a unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației (JO L 240, 7.09.2002, p. 1.). Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 334/2007 al Comisiei (JO L 88, 29.3.2007, p. 39).

7. Opțiunea 3 OACI este un sistem care constă în trei documente complementare. Primul document este identic cu primul document de la Opțiunea 2 OACI. Al doilea este asemănător cu cel de-al doilea document de la Opțiunea 2 care conține toate configurațiile de zgomot posibile ale aeronavei. Al treilea, emis în conformitate cu un proces reglementat, identifică configurația actuală a aeronavei prin atribuirea unui identificator unic masei efective maxime la decolare (MTOM).
8. Deoarece Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei a instituit deja un sistem compatibil cu Opțiunea 1 OACI prezentată anterior, acesta a fost modificat de Regulamentul (CE) nr. 335/2007 al Comisiei, pentru a adapta Formularul EASA 45 la forma adoptată de OACI în atașamentul G menționat anterior, din anexa 16, volumul I, ediția a patra, amendamentul 8.

II. Consultare

9. Drept răspuns la modificarea menționată anterior a anexei 16 OACI, mai multe părți interesate au solicitat modificarea Regulamentului nr. 1702/2003 al Comisiei pentru a transpune în dreptul comunitar flexibilitatea astfel introdusă în sistemul de administrare a documentației de certificare de zgomot, deoarece legislația curentă a permis doar aplicarea Opțiunii 1 OACI prezentată anterior. Agenția a publicat o Notificare anticipată a propunerii de modificare (A-NPA 13-2006) la data de 23 august 2006, pentru a solicita opiniile părților interesate cu privire la nevoia unei astfel de modificări și pentru a examina diversele opțiuni posibile pentru documentația de certificare de zgomot: cele trei OACI, plus trei variații ale acestora.
10. Până la data limită, 23 noiembrie 2006, Agenția a primit 102 comentarii din partea a 19 autorități naționale, organizații profesionale și companii private. Toate comentariile primite au fost admise și integrate într-un document de răspuns la comentarii (DRC), care a fost publicat pe site-ul web al Agenției la data de 30 aprilie 2007. Acest DRC conține toate comentariile primite și răspunsurile Agenției.
11. Paisprezece furnizori de comentarii și-au exprimat în mod special preferința lor cu privire la cele șase opțiuni diferite, discutate în A-NPA. Majoritatea, opt furnizori de comentarii în principal din partea autorităților aeronautice naționale (AAN), dar și din partea producătorilor și din partea unei organizații profesionale, au fost în favoarea menținerii sistemului actual, așa cum este acesta aplicat prin utilizarea Formularului EASA 45. De asemenea, un număr semnificativ de furnizori de comentarii (șase din 14) au fost în favoarea acordării proprietarilor aeronavei sau operatorilor a alternativei de a alege una dintre cele trei opțiuni OACI așa cum au fost descrise anterior. Aceste declarații au fost făcute de către organizații profesionale, un operator, un producător și o AAN.
12. Pe baza A-NPA și a DRC, Agenția a emis la data de 11 iunie 2007 un studiu de impact preliminar privind reglementările (pre-SIR), în care concluzia a fost că cea mai bună opțiune a fost să nu se modifice nimic și să se respecte în continuare Opțiunea 1 OACI, reflectată deja în Formularul 45. Pre-SIR, care este atașat în scop informativ la acest aviz ca anexă, a fost prezentată organismelor consultative pentru acțiuni de reglementare ale Agenției (Comitetul consultativ pentru standarde de siguranță și Grupul consultativ al autorităților naționale), pentru justificarea faptului că nu se va întreprinde nicio activitate de reglementare în vederea modificării

Regulamentului 1702/2003. Deși nu a fost susținută în unanimitate, această sugestie a fost, în general, acceptată.

III. Cuprinsul avizului Agenției

13. Motivul publicării certificatelor de zgomot este de a demonstra faptul că aeronava respectă cerințele de zgomot, astfel cum se prevede în anexa 16, volumul I din Convenția de la Chicago (așa cum s-a transpus în legislația CE prin articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002) și, prin urmare, are dreptul la libera circulație astfel cum se prevede prin respectiva convenție. Agenția este de părere că această funcție este prevăzută în mod corespunzător în sistemul actual adoptat de către Comunitate în cadrul Regulamentului 1702/2003 privind administrarea informațiilor de zgomot (Formularul EASA 45).
14. Certificatul de zgomot, deși atestă informații tehnice, inclusiv masa maximă la decolare și nivelul/nivelurile de zgomot, nu este destinat în primul rând asigurării de informații, altele decât în scopul certificării de zgomot. Agenția recunoaște însă faptul că unele autorități aeroportuare utilizează datele cuprinse în certificatele de zgomot în alte scopuri, precum calcularea taxelor de aterizare și pentru aplicarea restricțiilor de exploatare.
15. Agenția recunoaște nevoia și beneficiile unor astfel de măsuri de a reduce impactul aviației asupra mediului din zonele adiacente aeroporturilor. Cu toate acestea, este îndoielnic faptul că datele tehnice disponibile pe certificatele de zgomot, oricare ar fi forma acestora, oferă date suficiente pentru astfel de scopuri. Pentru ca aceste măsuri să fie corecte, trebuie să aibă la bază nivelurile de zgomot asociate cu condițiile de funcționare efective la decolare și aterizare, precum masele efective, poziția flapsurilor și utilizarea procedurilor speciale de reducere a zgomotului. În timp ce Rezoluția OACI A36-22 recunoaște faptul că restricțiile de exploatare trebuie să se bazeze pe caracteristicile zgomotului, așa cum rezultă din procesul de certificare, aceasta nu îl limitează doar la datele disponibile în certificatul de zgomot. Procesul de certificare poate, într-adevăr, să redea nivelurile suplimentare de zgomot care sunt necesare pentru realizarea acestui obiectiv cu flexibilitatea necesară pentru a ține seama, de fapt, de situația efectivă de exploatare.
16. În baza rezultatelor DRC și al pre-SIR, Agenția este de părere că activitatea de reglementare, în contextul sistemului EASA, nu este o opțiune adecvată pentru soluționarea problemei în cauză și, prin urmare, nu se va implica în această direcție. În schimb, aceasta sugerează să se acționeze în baza legală corespunzătoare pentru stabilirea și introducerea unor măsuri mai adecvate pentru soluționarea nevoilor operatorilor de aeronave și aeroporturi în ceea ce privește informațiile despre zgomotul aeronavelor în operațiunile curente. De asemenea, aceasta sugerează Comisiei să întreprindă o acțiune coordonată la nivel internațional pentru verificarea posibilității adaptării standardelor OACI, după caz. În acest context, Agenția ar fi dispusă să asigure orice date tehnice suplimentare despre zgomot, care ar ajuta toate părțile interesate în aplicarea unei metode mai flexibile în cazul în care se folosesc măsuri operaționale sau economice pentru a reduce impactul aviației asupra mediului din zonele adiacente aerodromului.

Köln, 18 decembrie 2007

P. GOUDOU
Director executiv