

MNENJE št. 05/2007

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

**o možnosti spremembe Uredbe (ES) št. 1702/2003 o izvedbenih določbah,
povezanih s certificiranjem zrakoplovov ter sorodnih proizvodov, delov in
naprav glede okoljske ustreznosti**

Spričevala o hrupu

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je razjasniti stališče Agencije o možnostih spremembe sistema upravljanja dokumentacije o spričevalih o hrupu posameznega zrakoplova, kot je določeno v Delu 21 Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003¹.
2. Mnenje je bilo sprejeto na podlagi načela postopka, ki ga je določil upravni odbor Agencije² v skladu z določbami člena 14 Uredbe (ES) št. 1592/2002³.

OZADJE

3. Z Uredbo (ES) št. 1592/2002, s katero je bil ustanovljen sistem EASA za varnost letalstva in okoljsko neoporečnost, je postala Skupnost odgovorna za urejanje vseh vidikov spričeval o hrupu zrakoplovov. Njena izvedbena določba, Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003, predpisuje, da morajo države članice EU uporabljati obrazec EASA 45 kot spričevalo o hrupu.
4. V zadnjih letih je Odbor za letalstvo in okoljsko varstvo (CAEP) organizacije ICAO razvil pravila in smernice o dokumentaciji o spričevalih o hrupu, da se spremeni Priloga 16 k Čikaški konvenciji, Zvezek I, Hrup zrakoplovov. S tem delom je postala 24. novembra 2005 veljavna sprememba 8 Priloge G Priloge 16, Zvezka I, četrte izdaje, da se vključijo tri možnosti upravljanja dokumentacije o spričevalih o hrupu, ki mora biti na krovu zrakoplova, da mu je omogočeno prosto gibanje, kot ga predpisuje Čikaška konvencija. Izbira med temi možnostmi je stvar odločitve držav pogodbenic ICAO.
5. Možnost ICAO 1 je en dokument (spričevalo o hrupu), v katerem so vse informacije zbrane v enem samem dokumentu, dolgem eno stran.
6. Možnost ICAO 2 je sestavljena iz dveh dopolnilnih dokumentov. Prvi dokument potrди spričevalo o hrupu, a je omejen na identificiranje zrakoplovov in izjavo o skladnosti. Drugi vsebuje dodatne informacije (na primer stopnje hrupa), običajno kot odobreno stran ali strani Priročnika za letenje (Aircraft Flight Manual – AFM) ali Priročnika za obratovanje zrakoplovov (Aircraft Operating Manual – AOM).
7. Možnost ICAO 3 je sistem, sestavljen iz treh dopolnilnih dokumentov. Prvi dokument je istoveten s prvim dokumentom možnosti ICAO 2. Drugi je podoben drugemu dokumentu možnosti 2, vsebuje pa vse mogoče konfiguracije hrupa zrakoplova. Tretji dokument, izdan v skladu z zakonsko določenim postopkom, določa trenutno konfiguracijo zrakoplova tako, da posebni identifikator poveže z dejansko največjo vzletno maso (MTOM).

¹ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6). Uredba, kot je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 335/2007 (UL L 88, 29.3.2007, str. 40).

² Odločba upravnega odbora spreminja in nadomešča Odločbo 7-03 o postopku, ki naj ga Agencija uporablja pri izdajanju mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic. Mnenje EASA MB 08-2007 z dne 13.6.2007 ("Postopek sprejemanja predpisov").

³ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1592/2002 z dne 15. julija 2002 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (UL L 240, 7.9.2002, str. 1.). Uredba, kot je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 334/2007 (UL L 88, 29.3.2007, str. 39).

8. Ker je bil z Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 že odrejen sistem, skladen z zgoraj opisano možnostjo ICAO 1, je bilo z Uredbo Komisije (ES) št. 335/2007 dopolnjeno, da se obrazec EASA 45 prilagodi obliki, ki jo je ICAO privzel v zgoraj omenjeni spremembi 8 Priloge G Priloge 16, Zvezka I, četrte izdaje.

II. Posvetovanje

9. Kot odziv na zgoraj omenjene spremembe Priloge 16 ICAO je več interesnih skupin zahtevalo spremembo Uredbe Komisije 1702/2003, da bi tudi v zakonodaji Skupnosti prenesli prožnost, ki je bila s spremembo vpeljana v sistem upravljanja dokumentacije o spričevalih o hrupu, saj je tedanja zakonodaja dovoljevala le izvajanje zgoraj opisane možnosti ICAO 1. Agencija je 23. avgusta 2006 izdala Izpopolnjeno obvestilo o predlagani spremembi (A-NPA 13-2006), s katerim se je želela seznaniti s pogledi interesnih skupin na potrebo po taki spremembi in preveriti mogoče izbire za dokumentacijo o spričevalih o hrupu: tri, ki jih je predlagal ICAO, in tri njihove različice.
10. Do datuma konca zbiranja pripomb 23. novembra 2006 je Agencija prejela 102 pripombe od 19 nacionalnih organov, strokovnih organizacij in zasebnih podjetij. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument o odzivih na pripombe (Comment Response Document, CRD), ki je bil na spletni strani Agencije objavljen 30. aprila 2007. Dokument vsebuje vse prejete pripombe in odgovore Agencije.
11. Štirinajst avtorjev pripomb se je jasno izreklo za eno od šestih danih možnosti, obravnavanih v A-NPA. Večina, osem avtorjev pripomb, predvsem iz Severnoatlantske skupščine (NAA), pa tudi od proizvajalcev in iz ene strokovne organizacije, je podprla ohranitev sedanjega sistema, kot je že v veljavi, z uporabo obrazca EASA 45. Precejšnje število sodelujočih (šest od 14) je izbiro med tremi zgoraj opisanimi možnostmi ICAO prepustilo lastnikom zrakoplovov ali upravljavcem. Te pripombe so prispevali strokovne organizacije, en upravljavec, en proizvajalec in eden iz NAA.
12. Na podlagi A-NPA in CRD je Agencija 11. junija 2007 izdala predhodno presojo učinkov predpisov (pre-RIA), v kateri je bilo ugotovljeno, da je najboljša možnost ne storiti nič in še naprej ostati pri možnosti ICAO 1, ki jo je že odražal obrazec 45. Pre-RIA, ki je v informativne namene kot priloga dodana temu mnenju, je bila predstavljena Agencijinim svetovalnim telesom za sprejemanje predpisov (Posvetovalnemu odboru za varnostne standarde in Svetovalni skupini nacionalnih organov), da bi tako utemeljili, zakaj ne bo nobenih korakov za sprejemanje predpisov, s katerimi bi spremenili Uredbo 1702/2003. Čeprav predlog ni imel soglasne podpore, pa je bil sprejet s široko podporo.

III. Vsebina mnenja Agencije

13. Razlog za izdajo spričeval o hrupu je dokazati, da zrakoplov izpolnjuje zahteve glede hrupa, kot so določene v Prilogi 16 Zvezka I Čikaške konvencije (kot so v zakonodajo ES prenesene s členom 6 Uredbe (ES) št. 1592/2002), in mu je zato v skladu s to konvencijo omogočeno prosto gibanje. Mnenje Agencije je, da je ta namen zadostno izpolnjen s sedanjim sistemom, ki ga je Skupnost prevzela z Uredbo 1702/2003 za upravljanje s podatki o hrupu (obrazec EASA 45).
14. Spričevalo o hrupu ni prvotno namenjeno zagotavljanju prispevka za druge namene kot za certifikacijo hrupa, čeprav prinaša tehnične podatke, vključno z največjo vzletno maso in stopnjo(-e) hrupa. Agencija pa priznava, da nekatere letalske organizacije kljub temu podatke, vključene v spričevala o hrupu, uporabljajo tudi v druge namene, kot sta izračun pristajalne takse in uvajanje omejitev obratovanja.
15. Agencija priznava potrebo po takih ukrepih za zmanjševanje vpliva letalstva na okolico letališč in koristi takih ukrepov. Kljub temu pa je vprašljivo, ali lahko tehnični podatki, ki so na voljo v spričevalih o hrupu, ne glede na obliko, zagotovijo zadostne podatke za take namene. Če smo pošteni, bi morali ti ukrepi temeljiti na stopnjah hrupa, povezanih z dejanskimi obratovalnimi vzletnimi in pristajalnimi razmerami, kot so dejanske mase, nastavitve zakrilc in uporaba posebnih ukrepov za zmanjševanje hrupa. Medtem ko ICAO Resolucija A36-22 priznava, da bi morale omejitve obratovanja temeljiti na ravni hrupa, kot jo dovoljuje certifikacijski postopek, pa jih ne omejuje zgolj na podatke, ki so na voljo v spričevalih o hrupu. Certificiranje lahko seveda dovoli dodatne stopnje hrupa, ki so potrebne za doseganje tega cilja, vendar s potrebno prilagodljivostjo, da se dejansko popolnoma upoštevajo dejanske razmere obratovanja.
16. Agencija na podlagi rezultatov CRD in pre-RIA meni, da sprejemanje predpisov po sistemu EASA ni pravi način reševanja te problematične teme, zato ne bo krenila v to smer. Namesto tega predlaga, da bi se morali težave lotiti na primerni pravni podlagi, da bi oblikovali in vpeljali ukrepe, primernejše za zadovoljitev potreb upravljavcev zrakoplovov in letališč glede podatkov o hrupu zrakoplovov v vsakdanjem obratovanju. Predlaga tudi, da bi se Komisija lotila na mednarodni ravni usklajene akcije, s katero bi preverili, ali bi lahko standarde ICAO sprejeli kot primerne. V takem okviru bi bila Agencija pripravljena priskrbeti kakršne koli dodatne tehnične podatke o hrupu, ki bi zainteresiranim stranem pomagali pri izvajanju prožnejšega pristopa, ko se uporabljajo operativni ali gospodarski ukrepi za zmanjšanje okoljskega vpliva letalstva na okolico letališč.

Köln, 18. decembra 2007

P. GOUDOU
Izvršni direktor