

YTTRANDE NR 5/2007

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

om möjligheten att ändra förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar

Miljövårdighetsbevis (buller)

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att förtydliga byråns ståndpunkter när det gäller möjligheten att ändra systemet för administrationen av dokumentationen för bullercertifiering för enskilda luftfartyg enligt del 21 i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽¹⁾.
2. Detta yttrande har antagits i enlighet med det förfarande som angetts av EASA:s styrelse ⁽²⁾ i enlighet med bestämmelserna i artikel 14 i förordning (EG) nr 1592/2002 ⁽³⁾.

BAKGRUND

3. Enligt förordning (EG) nr 1592/2002 om inrättande av EASA-systemet för luftfartssäkerhet och miljöförenlighet är gemenskapen ansvarig för att reglera samtliga aspekter av bullercertifiering för luftfartyg. I tillämpningsföreskrifterna, dvs. kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003, fastställs att EU:s medlemsstater ska använda EASA:s blankett 45 som miljövärdighetsbevis (buller).
4. Under senare år har ICAO:s kommitté för miljöskydd inom luftfarten (CAEP) utarbetat regler och vägledande materiel om dokumentation för bullercertifiering i syfte att ändra bilaga 16 till Chicagokonventionen, volym I, om flygbuller. Den 24 november 2005 infördes sedan bihang G genom ändring 8 av bilaga 16, volym I, fjärde utgåvan. Det omfattar tre alternativ för administration av bullercertifieringsdokument som ska medföras ombord på luftfartyg för att den fria rörlighet som fastställs i Chicagokonventionen ska gälla. Det är upp till de stater som är avtalsparter till ICAO att besluta vilket alternativ som ska väljas.
5. ICAO-alternativ 1 är ett dokument (miljövärdighetsbevis (buller)) där all information ryms på en enda sida.
6. ICAO-alternativ 2 består av två kompletterande dokument. Det första dokumentet är en bullercertifiering, men är begränsat till en identifiering av luftfartyget och en försäkran om förenlighet. Det andra dokumentet innehåller ytterligare information (om t.ex. bullernivåer), i regel som en godkänd del av luftfartygets flyghandbok eller instruktionsbok.
7. ICAO-alternativ 3 består av tre kompletterande dokument. Det första dokumentet är samma som det första i alternativ 2. Det andra dokumentet liknar det andra i alternativ 2 och innehåller alla tänkbara bullerkonfigurationer för luftfartyget. Det

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 335/2007 (EUT L 88, 29.3.2007, s. 40).

⁽²⁾ Styrelsens beslut om att ändra och ersätta beslut MB/7/03 om EASA:s förfarande för att utfärda yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande materiel. EASA MB/8/07 av den 13 juni 2007 ("förfarande för utfärdande av bestämmelser").

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 334/2007 (EUT L 88, 29.3.2007, s. 39).

tredje dokumentet utfärdas i enlighet med en reglerad process och är en identifiering av den aktuella luftfartygskonfigurationen i form av en unik identitetsbeteckning som är kopplad till den faktiska maximala startmassan.

8. Eftersom kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 redan innehöll bestämmelser om ett system som det som beskrivs ovan för alternativ 1, ändrades den genom kommissionens förordning (EG) nr 335/2007 för att anpassa EASA-blankett 45 till det format som ICAO antagit i ovannämnda bilaga G, som infördes genom ändring 8 av bilaga 16, volym I, fjärde utgåvan.

II. Samråd

9. Till följd av den ovannämnda ändringen av bilaga 16 begärde många intressenter att en ändring skulle göras av kommissionens förordning nr 1702/2003 så att den flexibilitet som införts i systemet för administration av dokumentationen för bullercertifiering införlivades i gemenskapslagstiftningen, eftersom den rådande lagstiftningen endast tillåter användning av alternativ 1 som beskrivs ovan. Byrån offentliggjorde den 23 augusti 2006 en föransmälan av den föreslagna ändringen (A-NPA 13-2006) i syfte att låta intressenterna uttala sig om behovet av en sådan ändring och undersöka olika alternativ för administration av dokumentationen för bullercertifiering: de tre ICAO-alternativen samt tre varianter av dessa.
10. Den 23 november 2006, som var sista dagen att inkomma med synpunkter, hade byrån fått in 102 synpunkter från 19 nationella myndigheter, branschorganisationer och privata företag. Alla synpunkter som inkommit har bekräftats och förts in i en förteckning över synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 30 april 2007. I denna förteckning finns samtliga inkomna synpunkter och byråns svar på dessa.
11. Fjorton av dem som lämnat synpunkter gjorde tydliga uttalanden om vilka av de sex alternativen i föransmälan de föredrar. Flertalet av dem som lämnat synpunkter, varav åtta var nationella myndigheter, men som även omfattade tillverkare och en branschorganisation, ville behålla det rådande systemet och använda EASA-blankett 45. Ett betydande antal (sex av 14) ville dessutom att luftfartygens ägare eller operatörer själva ska få välja bland de tre ICAO-alternativen. Dessa uttalanden gjordes av branschorganisationer, en operatör, en tillverkare och en nationell myndighet.
12. Baserat på föransmälan och förteckningen över synpunkter och svar utfärdade byrån den 11 juni 2007 en preliminär bedömning av förslagets konsekvenser, där man angav att det bästa alternativet var att inte göra någonting och att använda ICAO-alternativ 1 som redan avspeglas i blankett 45. Den preliminära bedömningen av förslagets konsekvenser, som har bifogats för informationsändamål som ett tillägg till detta yttrande, lades fram för byråns rådgivande organ för utfärdande av bestämmelser (Safety Standards Consultative Committee, SSCC, och Advisory Group of National Authorities, AGNA) för att motivera det faktum att inga bestämmelser skulle antas i syfte att ändra förordning nr 1702/2003. Förslaget fick ett brett stöd, även om stödet inte var enhälligt.

III. Innehåll i byråns yttrande

13. Miljövårdighetsbevis (buller) utfärdas för att visa att luftfartyget uppfyller de bullerkrav som föreskrivs i bilaga 16, volym I, i Chicagokonventionen (införlivad i gemenskapslagstiftningen genom artikel 6 i förordning (EG) nr 1592/2002) och därför omfattas av den fria rörlighet som fastställs i denna konvention. Byrån anser att denna funktion tillgodoses i tillräckligt hög grad i det rådande systemet, som antagits av gemenskapen genom förordning nr 1702/2003 för administration av dokumentation för bullercertifiering (EASA-blankett 45).
14. Trots att miljövårdighetsbeviset (buller) innehåller teknisk information om t.ex. maximal startmassa och bullernivåer, är inte det främsta syftet att tillhandahålla information för andra syften än bullercertifiering. Byrån medger dock att vissa flygplatsmyndigheter använder dessa uppgifter för andra ändamål, t.ex. för att beräkna landningsavgifter eller införa operationella restriktioner.
15. Byrån erkänner att sådana åtgärder både behövs och har fördelar när det gäller att minska luftfartens miljökonsekvenser i närheten av flygplatser. Det är dock tveksamt om den tekniska informationen i miljövårdighetsbevisen (buller), oavsett format, är tillräcklig för sådana syften. Åtgärder av det slaget bör bygga på bullernivåer i samband med de faktiska förhållandena vid landning och start, t.ex. faktisk massa, inställningar för vingklaffar och användning av särskilda förfaranden för att minska bullret. I ICAO:s resolution A36-22 medges att operationella restriktioner bör baseras på de uppgifter om bullernivåer som framkommer under certifieringsprocessen, men inget i resolutionen begränsar detta till enbart uppgifterna i miljövårdighetsbeviset (buller). De kompletterande bulleruppgifter som behövs för att uppnå detta mål och som är tillräckligt flexibla för att helt och hållet beakta de rådande operationella omständigheterna kanske rentav framkommer under själva certifieringsprocessen.
16. Byrån anser på grundval av förteckningen över synpunkter och svar och den preliminära bedömningen av förslagets konsekvenser att alternativet att utfärda bestämmelser inom EASA-systemet inte är en lämplig lösning på det aktuella problemet och kommer därför inte att göra det. Byrån föreslår i stället att åtgärder vidtas utifrån en lämplig rättslig grund för att fastställa och införa bestämmelser som är lämpligare för att tillgodose behoven hos operatörer av luftfartyg och flygplatser när det gäller information om buller från luftfartyg vid daglig drift. Byrån föreslår även att kommissionen genomför en samordnad insats på internationell nivå för att ta reda på om ICAO:s standarder skulle kunna anpassas på lämpligt sätt. Under dessa förutsättningar skulle byrån vara villig att tillhandahålla ytterligare teknisk bullerinformation för att hjälpa alla intressenter att inta ett mer flexibelt förhållningssätt när operationella eller ekonomiska åtgärder används för att minska luftfartens miljömässiga konsekvenser i områden runt flygplatser.

Köln den 18 december 2007

P. GOUDOU
Verkställande direktör