

Европейска агенция за авиационна безопасност

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Задача № 21.040

Документи за шум на въздухоплавателно средство

Заглавия	Подзаглавия
1. Цел и предназначение	<p data-bbox="563 589 943 622"><u>а. Проблем за решаване:</u></p> <p data-bbox="611 636 1401 1003">През последните години Комитетът на Международната организация за гражданска авиация за защита на околната среда от авиацията (ИКАО/САЕР) разработи правила и инструкции за документацията за сертифициране на шума, както е посочено в приложение 16 към Чикагската конвенция, том I, “Шум от въздухоплавателни средства”, четвърто издание, изменение 8. Допълнение Ж на приложение 16 съдържа насоки за администрирането на документацията за сертифицирането на шума, в което се предлагат три различни опции: Тези опции са следните:</p> <ul data-bbox="624 1025 1401 1892" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 1025 1401 1122">• <u>Опция 1 на ИКАО:</u> Един документ. Сертификат за шум, в който цялата информация се съдържа на една единствена страница.<li data-bbox="624 1144 1401 1509">• <u>Опция 2 на ИКАО:</u> Два допълващи се документа. Първият документ удостоверява сертифицирането на шума, но се ограничава до идентификацията на въздухоплавателното средство и декларацията за съответствие. Вторият допълнителен документ включва допълнителна информация (напр. равнища на шум), под формата на одобрена страница или страници от Полетния наръчник на въздухоплавателното средство (AFM), или Ръководството за експлоатация на въздухоплавателното средство (AOM).<li data-bbox="624 1532 1401 1892">• <u>Опция 3 на ИКАО:</u> Три допълващи се документа. Първият документ е идентичен с първия документ от Опция 2 на ИКАО. Вторият документ е подобен на втория документ от опция 2, който съдържа всички възможни шумови конфигурации на въздухоплавателното средство. Третият документ се издава въз основа на регулирана процедура. В него се посочва настоящата конфигурация на въздухоплавателното средство посредством уникален идентификатор на настоящата максимална излетна маса (MTOM). <p data-bbox="611 1915 1401 2074">Съгласно Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията, изменен с Регламент (ЕО) № 335/2007, държавите-членки на ЕС трябва да използват формуляр 45 на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) като сертификат за шум, което е в съответствие</p>

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
Задача 21.040

Заглавия	Подзаглавия
	<p>с опция 1 на ИКАО.</p> <p>След продължително обсъждане на документите за сертифициране на шум в предварително съобщение за предложено изменение (A-NPA)13-2006 на Агенцията се обсъждат шест опции. Получените коментари се оценяват в документ „Отговор на коментарите” (ДОК) към това A-NPA. Основното заключение е, че мнозинството от коментарите подкрепят опция 1 от A-NPA (което е опция 1 на ИКАО, или да не предприемат никакви мерки), както и че значителна част от коментарите са в полза на опция 4 от A-NPA (това е изборът между трите опции на ИКАО).</p> <p><u>б. Машаб на проблема (в количествено измерение, ако е възможно):</u></p> <p>Държавите-членки трябва да издават сертификати за шум за всяко въздухоплавателно средство, за което са приложими правилата от приложение 16 към Чикагската конвенция, том I. Като се има предвид, че близо 90 000 въздухоплавателни средства със сертификат за летателна годност са регистрирани в държавите от ЕААБ, може да се изчисли, че приблизително 60 000 трябва да притежават сертификат за шум.</p> <p><u>в. Кратко изложение на целите:</u></p> <p>Целта на предстоящата законодателна дейност би била да се подобри системата за документиране на сертифицирането на шум в ЕС, ако е възможно.</p>
2. Опции	<p><u>а. Набелязани опции</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Опция 1 от A-NPA:</u> Не се предприемат никакви мерки. Правилата за прилагане на формуляр 45 на ЕААБ не се променят.• <u>Опция 4 от A-NPA:</u> Да се измени Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията (чрез промяна на формуляр 45 на ЕААБ), така че впоследствие да може да се избира между трите опции на ИКАО. <p><u>б. Предпочитана избрана опция (ако е възможно):</u></p> <p>Опция 1 от A-NPA е предпочитаната опция.</p>
3. Засегнати сектори	Национални авиационни администрации, собственици, оператори и летищни власти.

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
Задача 21.040

Заглавия	Подзаглавия
4. Въздействия	<p data-bbox="563 300 1093 331"><u>а. Всички набелязани въздействия</u></p> <p data-bbox="563 349 785 380"><u>i. Безопасност</u></p> <p data-bbox="608 398 1401 497">Ако разпоредбите за планирането на горивото се прилагат правилно, не се очаква която и да е от тези опции да окаже въздействие върху безопасността.</p> <p data-bbox="563 515 807 546"><u>ii. Икономическо</u></p> <p data-bbox="608 564 1401 631">Като цяло икономическото въздействие на тези опции зависи от следните фактори:</p> <ul data-bbox="624 649 1401 1052" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 649 1401 784">• Дали операторите от страни извън ЕС използват административни системи, различни от системата на ЕС, и дали тези разлики биха довели до неравнопоставено отношение към операторите.<li data-bbox="624 801 1401 967">• Дали различните административни системи имат различни икономически въздействия върху националните авиационни администрации, оператори или други страни (без значение от системите, различни от системата на ЕС)<li data-bbox="624 985 1401 1052">• Дали различните системи биха довели до различни общи разходи на административната система. <p data-bbox="608 1070 1401 1339">От наличната и получена по време на консултациите информация чрез А-NРА 13-2006 Агенцията не може количествено да измери мащаба на тези фактори. Въпреки това може да се твърди, че опция 4 от А-NРА, която предоставя избор на заявителите между три системи на ИКАО, би довела до по-сложна и по-скъпа администрация за националните авиационни администрации.</p> <p data-bbox="608 1357 1401 1626">В допълнение, при опция 4 от А-NРА, за да придобият максимална гъвкавост, операторите трябва да могат да променят своя статус на сертифициране на шума, без да е необходимо участието на националните авиационни администрации. Следователно трябва да се въведе регулирана система за контрол на правилното прилагане и администриране на конфигурационните промени. Това води до допълнителни разходи.</p> <p data-bbox="563 1644 769 1675"><u>iii. Екологично</u></p> <p data-bbox="608 1693 1401 2056">Като цяло се приема, че административната система за сертифициране на шума оказва положителен ефект върху околната среда. Ниските равнища на шум са важен пазарен аргумент за производителите на въздухоплавателни средства и операторите, а системата за сертифициране на шума спомага за мобилизирането на пазарните сили за намаляване на шума на въздухоплавателните средства. Висококачествените, точни и леснодостъпни данни за шума помагат за диференцирането на различните дизайни на въздухоплавателните средства и насърчава</p>

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
Задача 21.040

Заглавия	Подзаглавия
	<p>конкуренцията в този аспект.</p> <p>Прилагането на несложна и прозрачна система, като една страница за сертификат за шум от опция 1 от A-NPA, гарантира, че равнищата на шум са по-малко повлияни от ежедневните промени на експлоатационната маса и следователно са по-представителни за общото ниво на технология за намаляване на шума, внедрена в дизайна на въздухоплавателното средство.</p> <p>От друга страна, е имало твърдение, че разширената гъвкавост на опция 4 от A-NPA ще е от по-голяма полза за околната среда, тъй като тази опция съдържа стимул за експлоатация при по-малка излетна маса, когато е възможно. Това обаче е вярно само ако летищните власти създадат стимулиращи схеми за целта.</p> <p>Може да се заключи, че форматът на сертификата за шум не е от огромно значение по отношение на възможните ползи за околната среда.</p> <p><u>iv. Социално</u></p> <p>Изглежда няма причина да се смята, че изборът на система би оказал каквото и да е социално въздействие, различно от обхванатите в раздела за икономическото въздействие.</p> <p><u>v. Други авиационни изисквания извън тези на ЕААБ</u></p> <p>Няма такива.</p> <p><u>vi. Чуждестранни сравними регулаторни изисквания</u></p> <p>Няма такива. Въпреки това уместно е да се отбележи, че колкото е по-голяма хармонизацията сред държавите, присъединили се към договора за ИКАО, толкова по-големи са икономическите и административни ползи.</p> <p><u>б. Въпроси, свързани с равнопоставеността и справедливостта</u></p> <p>Опция 1 от A-NPA е лесна за администриране и справедлива към засегнатите страни. Еднообразното прилагане на тази опция ще предостави едни и същи условия за всички оператори, което гарантира от своя страна възможно най-равнопоставено отношение.</p> <p>От друга страна, може да се твърди, че опция 4 на A-NPA, която съдържа гъвкавостта, предоставена от ИКАО, би дала най-добрата гаранция за равнопоставено отношение към всички оператори, ако летищните власти прилагат стимулиращи схеми. Въпреки това изглежда странно, че за прилагането на такива схеми трябва да се адаптират правилата, приложими към сертифицирането на въздухоплавателни продукти във връзка с околната среда.</p>

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
Задача 21.040

Заглавия	Подзаглавия
	<p>Равнопоставеното отношение към всички оператори трябва да се гарантира от самите летищни правила, без значение на опцията/системата за документиране на шума от въздухоплавателните средства, както и да се гарантира, че няма дискриминация срещу потребителите на различните опции/системи. Ако летищните правила не отговарят на тези изисквания, те трябва да бъдат преразгледани, като се вземат предвид приложимите принципи на ИКАО и други приложими принципи на международното право във връзка с недискриминацията.</p>
5. Обобщение и окончателна оценка	<p><u>а. Сравнение на положителните и отрицателните въздействия за всяка оценявана опция:</u></p> <p><u>Опция 1 от A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Цялата информация за шумовите характеристики се съдържа в един документ. Изискват се малко технически познания, за да се видят сертифицираните равнища на шума на въздухоплавателното средство, което улеснява потребителите на информацията.• Основната цел на сертифицирането на шум е да се гарантира, че най-съвременните технологии за намаляване на шума са внедрени в дизайна на въздухоплавателното средство, което се доказва от процедури при ежедневната експлоатация, за да се осигури, че технически наличното намаляване на шума се прилага от летищата. Целта на сертифицирането за шум (и документите, които се издават във връзка с това) не е да се предоставят данни за стимулираща схема на летището. От тази гледна точка опция 1 на A-NPA може да се смята за по-подходящото решение.• Сертифицираните равнища на шума, измерени в съгласие с приложение 16 към Чикагската конвенция, том I, недвусмислено описват шумовите характеристики на въздухоплавателното средство.• Очаква се опцията да окаже положително икономическо въздействие в сравнение с опция 4 от A-NPA (вж. по-горе). <p><u>Опция 4 от A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Опцията може да се разглежда като най-гъвкавото решение за операторите. Тя позволява например опция 3 на ИКАО да се използва за въздухоплавателно средство, когато операторът има икономическа или екологична необходимост периодично да променя данните за сертифицирането на шума. Това обаче може да се постигне с опция 1 от A-NPA, като се използва

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
Задача 21.040

Заглавия	Подзаглавия
	<p>допълнително споразумение между оператора и летището. Такова споразумение би могло да означава, че например операторът докладва на летището конкретната излетна маса и, ако е уместно, съответстващите равнища на шум за всеки полет, като на тази база летищните власти изчисляват летищните такси за конкретния полет. Според тази концепция Агенцията счита, че няма нужда да се променят разпоредбите на част 21, подчаст И от Регламент № 1702/2003 на Комисията.</p> <ul style="list-style-type: none">• Първоначалната система на ИКАО, приета чрез процедура на Комитета за защита на околната среда от авиацията, се запазва. <p><u>б. Обобщение на засегнатите лица от тези въздействия и въпроси относно равнопоставеността и справедливостта:</u></p> <p>Отношението към засегнатите страни — национални авиационни администрации, собственици, оператори и летищни власти — е равнопоставено.</p> <p><u>в. Окончателна оценка и препоръка за предпочитаната опция:</u></p> <p>Целта на издаването на сертификати за шум е да се покаже, че въздухоплавателното средство съответства на изискванията за шум, посочени в приложение 16 към Чикагската конвенция (въведено в законодателството на ЕО чрез член 6 от Регламент (ЕО) № 1592/2002), и следователно има право на свободно движение в съответствие със споменатата конвенция. С този документ операторът и/или собственикът може да докаже на летището или на други власти, че въздухоплавателното средство отговаря на необходимите изисквания. Сертификатът за шум, въпреки че съдържа техническа информация, включително максималната излетна маса и равнището(ата) на шум, няма за главна цел да предоставя данни за стимулираща схема на дадено летище. В този контекст се смята, че двете разгледани опции водят до едни и същи резултати и следователно имат едни и същи ползи за околната среда.</p> <p>Въпреки това опция 1 от А-NPA включва по-малко разходи за управление и дава по-голяма сигурност за това дали въздухоплавателното средство съответства на приложимите изисквания за сертифициране. Това е един от основните аргументи за първоначалния избор на Комисията да въведе бъдещата опция 1 на ИКАО в правилата си за прилагане (част 21, подчаст И).</p> <p>В резултат на това Агенцията не смята, че има причина</p>

ПРЕДВАРИТЕЛНА РЕГУЛАТОРНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО
Задача 21.040

Заглавия	Подзаглавия
	<p>да се започват законодателни действия за изменение на настоящите регулаторни разпоредби, приложими към формата на сертификата за шум, като има предвид, че модулацията на летищните стимулиращи схеми в съответствие с конкретния шум на всяко въздухоплавателно средство, трябва да се предвиди в съответните регламенти.</p>