

Europos aviacijos saugos agentūra

PRELIMINARUS REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS

Užduotis Nr. 21.040

Orlaivio triukšmo dokumentai

Antraštės	Paantraštės
1. Tikslas ir laukiamas poveikis	<p>a. Spreštiniai klausimai:</p> <p>Pastaraisiais metais Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) Aviacijos aplinkosaugos komitetas (CAEP) parengė triukšmo sertifikavimo dokumentų, nustatytų Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo „Orlaivių triukšmas“ (ketvirto leidimo) 8 pataisos, taisykles ir gaires. 16 priedo G priedėlyje pateikiamos triukšmo sertifikavimo dokumentų tvarkymo gairės ir pateikiami trys skirtingi variantai. Tai yra:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>ICAO 1 variantas:</u> vienas dokumentas. Triukšmo pažymėjimas, kuriame visa informacija pateikiama vieninteliame vieno puslapio dokumente.• <u>ICAO 2 variantas:</u> du papildomi dokumentai. Pirmajame dokumente yra patvirtintas triukšmo sertifikavimas, tačiau jame apsiribojama tik orlaivio identifikavimu ir atitikties pareiškimu. Antrajame papildomame dokumente pateikiama papildoma reikiama informacija (pvz., triukšmo lygiai); informacija paprastai pateikiama taip, kaip yra patvirtinta Orlaivio skrydžio vadove (AFM) arba Orlaivio eksploatacijos vadove (AOM).• <u>ICAO 3 variantas:</u> trys papildomi dokumentai. Pirmasis dokumentas yra toks pat, kaip ir ICAO 2 varianto pirmasis dokumentas. Antrasis dokumentas panašus į 2 varianto antrąjį dokumentą, kuriame pateikiamos visos galimos orlaivio triukšmo konfigūracijos. Trečiasis dokumentas išduodamas laikantis reglamentuotos procedūros. Dokumente nustatyta naujausia orlaivio konfigūracija, suteikiant unikalų faktinės didžiausios kilimo masės kodą (MTOM). <p>Komisijos reglamente (EB) Nr. 1702/2003, iš dalies pakeistame Reglamente (EB) Nr. 335/2007, nurodyta, kad ES valstybės narės triukšmo pažymėjimui turi naudoti EASA 45 formos blanką, atitinkantį ICAO 1 variantą.</p> <p>Po nuolatinių debatų apie triukšmo sertifikavimo dokumentus Agentūros išplėstiniame pranešime apie pasiūlytą pakeitimą (A-NPA 13-2006) buvo aptarti šeši skirtingi variantai. Gauti komentarai buvo įvertinti atsakymo į komentarus dokumente (CRD) dėl A-NPA. Pagrindinė išvada – daugelyje komentarų buvo paremtas A-NPA 1</p>

PRELIMINARUS REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS
Užduotis 21.040

Antraštės	Paantraštės
	<p>variantas (t. y. ICAO 1 variantas, arba nieko nedaryti), taip pat nemažai komentarų buvo už A-NPA 4 variantą (pasirinkimas iš trijų ICAO variantų).</p> <p><u>b. Klausimo mastas (jei galima, išreikštas skaičiais):</u></p> <p>Valstybės narės kiekvienam orlaiviui, kuriam galioja Čikagos konvencijos 16 priedo I tome nustatytos taisyklės, turi išduoti triukšmo pažymėjimą. Atsižvelgiant į tai, kad EASA valstybėse yra registruota maždaug 90 000 orlaivių, turinčių tinkamumo skraidyti sertifikatus, galima apytikriai apskaičiuoti, kad ne mažiau kaip 60 000 orlaivių turi turėti triukšmo pažymėjimą.</p> <p><u>c. Trumpas tikslų apibūdinimas:</u></p> <p>Būsimojo naujų teisės aktų kūrimo veiklos tikslas būtų pagerinti triukšmo sertifikavimo dokumentų sistemą ES, jei tai įmanoma.</p>
2. Variantai	<p><u>a. Nustatyti variantai</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>A-NPA 1 variantas:</u> Nieko nedaryti. Įgyvendinimo taisyklės, įskaitant EASA 45 formą, nesikeičia.• <u>A-NPA 4 variantas:</u> Iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003 (pakeičiant EASA 45 formą), kad būtų galima rinktis iš trijų ICAO variantų. <p><u>b. Pasirinktas pageidautinas variantas (jei įmanoma):</u></p> <p>Pageidautinas variantas – A-NPA 1 variantas.</p>
3. Suinteresuotieji sektoriai	<p>Nacionalinės aviacijos institucijos, savininkai, operatoriai ir oro uostų institucijos.</p>
4. Poveikis	<p><u>a. Visas nustatytas poveikis</u></p> <p><u>i. Saugai</u></p> <p>Jei su kuro planavimu susijusios nuostatos bus tinkamai įgyvendintos, nemanoma, kad kuris nors iš tų variantų turėtų poveikį saugai.</p> <p><u>ii. Ekonominis</u></p> <p>Apskritai ekonominis variantų poveikis labai priklauso nuo tokių veiksnių:</p> <ul style="list-style-type: none">• ar ne ES šalių operatoriai naudoja kitokias nei ES

PRELIMINARUS REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS
Užduotis 21.040

Antraštės	Paantraštės
	<p>administracines sistemas ir ar dėl skirtumų operatoriams būtų taikomas nevienodas režimas;</p> <ul style="list-style-type: none">• ar skiriasi skirtingų administracinių sistemų ekonominis poveikis nacionalinėms aviacijos institucijoms, operatoriams ar kitoms šalims (neatsižvelgiant į ne ES sistemas);• ar dėl skirtingų sistemų skirtųsi administracinės sistemos bendrosios sąnaudos. <p>Remdamasi turima ir konsultacijų metu per A-NPA 13-2006 gauta informacija Agentūra negali skaičiais įvertinti šių veiksnių svarbos. Tačiau galima teigti, kad taikant A-NPA 4 variantą, leidžiantį pareiškėjams rinktis iš trijų ICAO sistemų, administravimas nacionalinėms aviacijos institucijoms pasunkėtų ir pabrangtų.</p> <p>Be to, kad A-NPA 4 variantas būtų maksimaliai lankstus, operatoriai turi sugebėti pakeisti savo triukšmo sertifikavimo statusą, neįtraukdami nacionalinių aviacijos institucijų. Tada reikėtų įdiegti reguliuojamą sistemą, kuri leistų tikrinti, ar sąžiningai taikomi ir tvarkomi konfigūracijos pakeitimai. Tai pareikalautų papildomų sąnaudų.</p> <p><u>iii. Aplinkai</u></p> <p>Paprastai sutinkama, kad triukšmo sertifikavimo tvarkymo sistema turi teigiamą poveikį aplinkai. Žemi triukšmo lygiai yra svarbus rinkodaros argumentas orlaivių gamintojams ir operatoriams, o triukšmo sertifikavimo sistema padeda mobilizuoti rinkos pajėgas orlaivių keliamam triukšmui sumažinti. Labai kokybiški, tikslūs ir lengvai prieinami duomenys apie triukšmą padeda atskirti skirtingus orlaivių modelius ir skatina konkurenciją šiuo atžvilgiu.</p> <p>Laikantis šio požiūrio, paprasta ir skaidri sistema, tokia kaip vieno puslapio A-NPA 1 varianto triukšmo pažymėjimas, užtikrina, kad triukšmo lygiams mažiau įtakos turės kasdieniai eksploatacinės masės pasikeitimai ir todėl bus aiškiau matyti, koks yra bendras orlaivio modelyje įdiegtų triukšmo mažinimo technologijų lygis.</p> <p>Kita vertus, buvo tvirtinama, kad aplinkos apsaugos požiūriu būtų naudingiau taikyti lankstesnį A-NPA 4 variantą, nes šiame variante yra paskata naudoti kuo mažesnę kilimo masę, jei tai įmanoma; tačiau taip yra tik tuomet, jei oro uosto institucijos sukuria tai daryti skatinančias sistemas.</p> <p>Galima daryti išvadą, kad triukšmo pažymėjimo formatas greičiausiai nėra svarbus galimos naudos aplinkos apsaugai atžvilgiu.</p> <p><u>iv. Socialinis</u></p> <p>Atrodo, kad nėra priežasčių manyti, kad sistemos pasirinkimas turėtų koki nors socialinį poveikį, išskyrus tą, apie kurį kalbama ekonominio poveikio skylyje.</p>

PRELIMINARUS REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS
Užduotis 21.040

Antraštės	Paantraštės
	<p>v. <u>Kiti aviacijos reikalavimai, kurie nepatenka į EASA veiklos sritį.</u></p> <p>Nenustatyta jokių.</p> <p>vi. <u>Užsienio lyginamieji reguliavimo reikalavimai</u></p> <p>Nenustatyta jokių. Tačiau reikia pažymėti, kad kuo daugiau suderinamumo bus pasiekta ICAO susitariančiose šalyse, tuo didesnė bus ekonominė ir administracinė nauda.</p> <p><u>b. Teisingumo ir nešališkumo klausimai</u></p> <p>A-NPA 1 variantą paprasta administruoti, ir jis yra nešališkas visiems dalyvaujantiems. Vienodas šio varianto įgyvendinimas sudarytų vienodas sąlygas visiems operatoriams ir todėl geriausiu atveju garantuotų vienodą režimą.</p> <p>Kita vertus, taip pat galima teigti, kad A-NPA 4 variantas, kuriame išlaikomas ICAO leidžiamas lankstumas, visiems operatoriams būtų geriausia vienodo režimo garantija, jei oro uosto institucijos įdiegtų paskatos sistemas. Tačiau keista tai, kad įgyvendinant tokias sistemas reikėtų keisti taisykles, taikomas oro navigacijos produktų sertifikavimui aplinkos apsaugos atžvilgiu. Patys oro uostų nuostatai turi garantuoti vienodą režimą visiems operatoriams, neatsižvelgiant į orlaivio triukšmo dokumentams taikomą variantą arba sistemą, ir užtikrinti, kad nebūtų diskriminuojami vieno iš variantų arba sistemų naudotojai. Jei oro uosto taisyklės neatitinka šių reikalavimų, jas reikia persvarstyti atsižvelgiant į ICAO ir kitus taikomus tarptautinės teisės principus, susijusius su nediskriminavimu.</p>
<p>5. Santrauka ir galutinis vertinimas</p>	<p><u>a. Kiekvieno vertinto varianto teigiamo ir neigiamo poveikio palyginimas:</u></p> <p><u>A-NPA 1 variantas:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Visą informaciją apie triukšmo charakteristikas galima gauti viename dokumente. Norint rasti sertifikuotus orlaivio triukšmo lygius nereikia gilių techninių žinių. Tai yra naudinga tiems, kurie naudojami informacija.• Pirminis triukšmo sertifikavimo tikslas – užtikrinti, kad orlaivio modelyje būtų įdiegtos naujausios triukšmo mažinimo technologijos, tą rodytų su kasdiene veikla susijusios procedūros, taip pat užtikrinti, kad technologijų dėka atsirandanti galimybė mažinti triukšmą būtų įgyvendinta šalia oro uostų. Triukšmo sertifikavimo (ir išduodamų dokumentų) tikslas nėra prisidėti prie oro uosto paskatos sistemos. Tuo atžvilgiu A-NPA 1 variantas gali būti laikomas tinkamesniu sprendimu.• Sertifikuojami triukšmo lygiai, matuojami pagal

PRELIMINARUS REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS
Užduotis 21.040

Antraštės	Paantraštės
	<p>Čikagos konvencijos 16 priedo I tomą, nedviprasmiškai apibūdina orlaivio keliamo triukšmo charakteristikas.</p> <ul style="list-style-type: none">Tikimasi, kad tas variantas turės teigiamą ekonominį poveikį, palyginti su A-NPA 4 variantu (žr. pirmiau). <p><u>A-NPA 4 variantas:</u></p> <ul style="list-style-type: none">Šis variantas operatoriams gali atrodyti lanksčiausiu sprendimu. Jis leidžia taikyti, pavyzdžiui, ICAO 3 variantą orlaiviui, kurio operatoriumi dėl ekonominių ir aplinkos apsaugos priežasčių reikia reguliariai keisti sertifikuotus triukšmo duomenis. Tačiau tai galima daryti ir taikant A-NPA 1 variantą – naudojant papildomus operatoriaus ir oro uosto susitarimus. Tokie susitarimai galėtų reikšti, kad, pavyzdžiui, operatorius praneša oro uostui faktinę kilimo masę ir, jei reikia, atitinkamus triukšmo lygius kiekvieno skrydžio metu, ir tuo remdamasi oro uosto institucijos tam konkrečiam skrydžiui apskaičiuoja leidimosi mokesčius. Tuo remdamasi Agentūra nemano, kad reikėtų keisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003 21 dalies I poskyrio nuostatas.Išlaikoma pirminė ICAO sistema, dėl kurios susitarta CAEP procese. <p><u>b. Trumpai nurodoma, kam turėtų itakos toks poveikis, ir teisingumo bei nešališkumo klausimai:</u></p> <p>Susijusioms šalims, nacionalinėms aviacijos institucijoms, savininkams, operatoriams ir oro uostų operatoriams poveikis būtų vienodas.</p> <p><u>c. Galutinis vertinimas ir rekomenduojamas variantas:</u></p> <p>Triukšmo pažymėjimai išduodami, kad būtų parodyta, jog orlaivis atitinka triukšmui keliamus reikalavimus, nustatytus Čikagos konvencijos 16 priede (Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 6 straipsniu perkeltus į EB teisę), ir todėl gali laisvai judėti, kaip numatyta toje konvencijoje. Turėdamas šį dokumentą operatorius ir (arba) savininkas oro uosto institucijoms ir kitoms institucijoms gali parodyti, kad orlaivis visiškai atitinka būtinus reikalavimus. Nors triukšmo pažymėjime dokumentais yra pagrindžiama techninė informacija, įskaitant didžiausią kilimo masę ir triukšmo lygį (-ius), jo pirminė paskirtis nėra prisidėti prie oro uosto paskatos sistemos; todėl laikoma, kad du apsvarstyti variantai duoda vienodus rezultatus ir todėl yra vienodai naudingi aplinkos apsaugos atžvilgiu.</p> <p>Tačiau A-NPA 1 varianto administravimas yra pigesnis, jis geriau užtikrina orlaivio atitikimą taikomiems sertifikavimo reikalavimams. Tai buvo vienas iš pagrindinių argumentų,</p>

PRELIMINARUS REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS
Užduotis 21.040

Antraštės	Paantraštės
	<p>pačioje pradžioje paskatinusių Komisiją į įgyvendinimo taisykles įtraukti busimąjį ICAO 1 variantą (21 dalies I poskyris).</p> <p>Todėl Agentūra nemato priežasčių inicijuoti naujų teisės aktų kūrimą, kad pakeistų dabartines nuostatas, taikomas triukšmo pažymėjimo formatui, atsižvelgdama į tai, kad oro uostų paskatos sistemų moduliacija pagal faktinį kiekvieno orlaivio skleidžiamą triukšmą turi būti vykdoma susijusiuose reglamentuose.</p>