

Eiropas Aviācijas drošības aģentūra

PROVIZORISKS REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Uzdevums Nr. 21.040

Gaisa kuģu trokšņa līmeņa dokumenti

Punkti	Apakšpunkti
1. Mērķis un plānotie rezultāti	<p>a. Risināmais jautājums</p> <p>Pēdējos gados ICAO Aviācijas vides aizsardzības komiteja (CAEP) ir izstrādājusi noteikumus un metodiskus materiālus, kas attiecas uz trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentiem saskaņā ar Čikāgas Konvencijas 16. pielikuma I sējuma (gaisa kuģu trokšņa līmenis), ceturtā izdevuma 8. grozījumu. Minētā pielikuma G pielikumā ir iekļautas trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentu administrēšanas pamatnostādnes, kurās ir ieteikti trīs dažādi varianti. Tie ir šādi:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>ICAO 1. variants</u>: viens dokuments. Visa informācija ir iekļauta vienotā dokumentā, kas sastāv no vienas lappuses, t.i., trokšņa līmeņa sertifikātā.• <u>ICAO 2. variants</u>: divi dokumenti, kas viens otru papildina. Pirmais dokuments apliecina trokšņa līmeņa sertifikāciju, bet tajā sniegtā informācija aprobežojas ar gaisa kuģa identifikāciju un paziņojumu par atbilstību. Otrajā, papildu dokumentā, kas parasti ir gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas (AFM) vai gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatas (AOM) apstiprināta lappuse vai lappuses, ir sniegta vajadzīgā papildu informācija (piemēram, par trokšņa līmeņiem).• <u>ICAO 3. variants</u>: trīs dokumenti, kas viens otru papildina. Pirmais dokuments ir idents ICAO 2. varianta pirmajam dokumentam. Otrais dokuments ir līdzīgs 2. varianta otrajam dokumentam, proti, tajā ir norādītas visas iespējamās gaisa kuģa trokšņa līmeņa konfigurācijas. Trešajā dokumentā, ko izdod saskaņā ar reglamentētu procedūru, ir norādīta gaisa kuģa pašreizējā konfigurācija, ko apzīmē ar unikālu identifikatoru atkarībā no gaisa kuģa faktiskās maksimālās pacelšanās masas (MTOM). <p>Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 335/2007, nosaka, ka ES dalībvalstīm kā trokšņa līmeņa sertifikāts jāizmanto EASA 45. veidlapa; šī kārtība atbilst ICAO 1. variantam.</p> <p>Pēc ilgstošām diskusijām par trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentiem Aģentūra ir publicējusi iepriekšēju paziņojumu par ierosinātajiem grozījumiem (A-NPA) 13-2006, kurā aplūko sešus dažādus variantus. Saņemtos apsvērumus Aģentūra ir novērtējusi saistībā ar minēto A-NPA publicētajā</p>

PROVIZORISKS REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS
Uzdevums 21.040

Punkti	Apakšpunkti
	<p>Atbildes dokumentā (<i>CRD</i>). Galvenais secinājums - lielākā daļa apsvērumu iesniedzēju atbalsta <i>A-NPA</i> 1. variantu (tas ir <i>ICAO</i> 1. variants jeb neiesaistīšanās variants), un ievērojama daļa apsvērumu iesniedzēju dod priekšroku <i>A-NPA</i> 4. variantam (jeb izvēlei starp trim <i>ICAO</i> variantiem).</p> <p><u>b. Risināmā jautājuma mērogs (ja iespējams, izteikts skaitļos)</u></p> <p>Dalībvalstīm jāizdod trokšņa līmeņa sertifikāti visiem gaisa kuģiem, uz kuriem attiecas Čikāgas Konvencijas 16. pielikuma I sējuma noteikumi. Ņemot vērā, ka <i>EASA</i> valstīs ir reģistrēti apmēram 90 000 gaisa kuģu ar lidojumderīguma sertifikātiem, saskaņā ar aptuvenām aplēsēm var pieņemt, ka trokšņa līmeņa sertifikāti ir apmēram vismaz 60 000 gaisa kuģu.</p> <p><u>c. Mērķi (īsumā)</u></p> <p>Iespējamo noteikumu izstrādes pasākumu mērķis būtu trokšņa līmeņa sertifikācijas dokumentu sistēmas pilnveide ES, ja vien tas iespējams.</p>
2. Varianti	<p><u>a. Apzinātie varianti</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u><i>A-NPA</i> 1. variants:</u> neiesaistīties. Īstenošanas noteikumi, ieskaitot <i>EASA</i> 45. veidlapu, paliek bez izmaiņām.• <u><i>A-NPA</i> 4. variants:</u> grozīt Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003 (mainot <i>EASA</i> 45. veidlapu), lai nodrošinātu iespēju izvēlēties starp trim <i>ICAO</i> variantiem. <p><u>b. Par labāko atzītais variants (ja iespējams)</u></p> <p>Par labāko variantu ir atzīts <i>A-NPA</i> 1. variants.</p>
3. Iesaistītie sektori	<p><i>NAA</i>s, īpašnieki, gaisa pārvadātāji un lidostu iestādes.</p>
4. Ietekme	<p><u>a. Visi apzinātie ietekmes veidi</u></p> <p><u>i. Ietekme uz drošību</u></p> <p>Ja noteikumi, kas attiecas uz degvielas plānošanu, tiek īstenoti pareizi, nav gaidāms, ka kāds no šiem variantiem varētu ietekmēt drošību.</p> <p><u>ii. Ekonomiskā ietekme</u></p> <p>Kopumā variantu ekonomiskā ietekme lielos vilcienos ir</p>

PROVIZORISKS REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS
Uzdevums 21.040

Punkti	Apakšpunkti
	<p>atkarīga no šādiem faktoriem:</p> <ul style="list-style-type: none">• Vai trešo valstu gaisa pārvadātāji izmanto administratīvas sistēmas, kas atšķiras no ES sistēmas, un vai šīs atšķirības varētu radīt nevienlīdzīgu attieksmi pret gaisa pārvadātājiem.• Vai atšķirīgās administratīvās sistēmas ekonomiskā ziņā atšķirīgi ietekmē NAAs, gaisa pārvadātājus vai citas puses (neatkarīgi no trešo valstu sistēmām).• Vai atšķirīgās sistēmas varētu radīt atšķirīgas administratīvās sistēmas kopējās izmaksas. <p>Pieejamā un <i>A-NPA</i> 13-2006 apspriežu procesā iegūtā informācija neļauj Aģentūrai šo faktoru svarīgumu izteikt skaitļos. Tomēr var apgalvot, ka <i>A-NPA</i> 4. variants, kas paredz, ka pieteikumu iesniedzēji varēs izvēlēties starp trim <i>ICAO</i> sistēmām, NAAs varētu nozīmēt sarežģītāku un dārgāku administrēšanu.</p> <p>Turklāt, lai <i>A-NPA</i> 4. variantā panāktu maksimālu elastīgumu, gaisa pārvadātājiem būtu jāspēj mainīt savu trokšņa līmeņa sertifikācijas statusu, iztiekot bez NAAs iesaistes. Tādēļ vajadzētu izveidot reglamentētu sistēmu, lai pārbaudītu, vai konfigurāciju pārmaiņu piemērošana un administrēšana notiek godīgi. Tas nozīmētu papildu izmaksas.</p> <p><u>iii. Vides ietekme</u></p> <p>Neviens neapšaubā trokšņa līmeņa sertifikācijas administrēšanas sistēmas pozitīvo ietekmi uz vidi. Zemi trokšņa līmeņi ir svarīgs gaisa kuģu ražotāju un gaisa pārvadātāju tirdzniecības arguments, un trokšņa līmeņa sertifikācijas sistēma palīdz mobilizēt tirgus dalībniekus, liekot mazināt gaisa kuģu radīto troksni. Kvalitatīvi un precīzi trokšņa līmeņa dati, kam viegli piekļūt, palīdz atšķirt dažādus gaisa kuģu projektus un sekmē ar šo aspektu saistītu konkurenci.</p> <p>Turpinot šo domu, jāatzīst, ka vienkārša un pārredzama sistēma, tāda kā <i>A-NPA</i> 1. variantā paredzētais trokšņa līmeņa sertifikāts, kas sastāv no vienas lappuses, nodrošina, ka ikdienā mainīgā ekspluatācijas masa mazāk ietekmē trokšņa līmeņus, tādēļ tos var uzskatīt par reprezentatīvākiem attiecībā uz gaisa kuģa projektā iekļauto trokšņa līmeņa mazināšanas tehnoloģiju vispārējo līmeni.</p> <p>No otras puses, ir izskanējis arguments, ka videi nāktu par labu <i>A-NPA</i> 4. variantā paredzētais lielākais elastīgums, jo šajā variantā ir iekļauts pamudinājums ekspluatēt gaisa kuģus ar mazāku pacelšanās masu, ja vien tas iespējams; tomēr tas atbilst patiesībai tikai gadījumā, ja lidostu iestādes ievieš attiecīgas stimulēšanas sistēmas.</p> <p>Var secināt, ka saistībā ar iespējamām vides priekšrocībām trokšņa līmeņa sertifikāta formāts, visticamāk, nav svarīgs.</p>

PROVIZORISKS REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS
Uzdevums 21.040

Punkti	Apakšpunkti
	<p><u>iv. Sociālā ietekme</u></p> <p>Šķiet, nav iemesla domāt, ka sistēmas izvēlei varētu būt cita sociāla ietekme, izņemot to, kas aprakstīta iedaļā par ekonomisko ietekmi.</p> <p><u>v. Ietekme uz citām aviācijas prasībām ārpus EASA kompetences jomas</u></p> <p>Nav konstatēta.</p> <p><u>vi. Ietekme uz salīdzināmām reglamentējošām ārvalstu prasībām</u></p> <p>Nav konstatēta. Tomēr jāatzīmē - panākot lielāku saskaņotību starp ICAO līgumslēdzējām valstīm, var cerēt arī uz lielākām ekonomiskām un administratīvām priekšrocībām.</p> <p><u>b. Ar taisnīgumu un godīgumu saistītie jautājumi</u></p> <p>A-NPA 1. variantu ir vienkārši administrēt, un tas ir godīgs attiecībā pret visām iesaistītajām pusēm. Šā varianta viendabīga īstenošana nodrošinātu vienādus apstākļus visiem gaisa pārvadātājiem, tādējādi labākajā gadījumā garantējot vienlīdzīgu attieksmi.</p> <p>No otras puses, var teikt, ka A-NPA 4. variants, saglabājot ICAO atļauto elastīgumu, varētu vislabāk garantēt vienlīdzīgu attieksmi pret visiem gaisa pārvadātājiem, ja lidostu iestādes ieviestu stimulēšanas sistēmas. Tomēr šķiet dīvaini, ka noteikumus, ko piemēro aeronavigācijas ražojumu vides sertifikācijai, vajadzētu pielāgot, lai īstenotu šādas sistēmas. Lidostu tiesiskajam regulējumam ir jāgarantē vienlīdzīga attieksme pret visiem gaisa pārvadātājiem neatkarīgi no izmantojamā gaisa kuģa trokšņa līmeņa dokumentu varianta/sistēmas un jānodrošina nediskriminējoša attieksme pret dažādo variantu/sistēmu izmantotājiem. Ja lidostu noteikumi neatbilst šīm prasībām, tie jāpārskata, ievērojot piemērojamos ICAO un citu starptautisko tiesību aktu diskriminācijas aizlieguma principus.</p>
5. Kopsavilkums un galīgais novērtējums	<p><u>a. Katra novērtētā varianta pozitīvās un negatīvās ietekmes salīdzinājums</u></p> <p><u>A-NPA 1. variants</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Visa informācija par trokšņa raksturlielumiem ir viegli pieejama vienā dokumentā. Lai atrastu sertificētos trokšņa līmeņus, nav vajadzīgas īpašas tehniskās zināšanas - tas palīdz informācijas izmantotājiem.• Trokšņa līmeņa sertifikācijas galvenais mērķis ir nodrošināt jaunāko trokšņa līmeņa mazināšanas tehnoloģiju iekļaušanu gaisa kuģa projektā, ko apliecina ikdienas ekspluatācijai svarīgas procedūras,

PROVIZORISKS REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS
Uzdevums 21.040

Punkti	Apakšpunkti
	<p>lai nodrošinātu, ka lidostu apkārtnē ir jūtama trokšņa līmeņa mazināšanās, ko ļauj panākt tehnoloģijas. Trokšņa līmeņa sertifikācijas (un izdodamo dokumentu) mērķis nav sniegt informāciju lidostu stimulēšanas sistēmām. Raugoties no šāda viedokļa, <i>A-NPA</i> 1. variantu var uzskatīt par piemērotāku risinājumu.</p> <ul style="list-style-type: none">• Sertificētie trokšņa līmeņi, ko mēra saskaņā ar Čikāgas Konvencijas 16. pielikuma I sējuma noteikumiem, viennozīmīgi apraksta gaisa kuģa trokšņa raksturlielumus.• Ir gaidāms, ka šim variantam atšķirībā no <i>A-NPA</i> 4. varianta būs pozitīva ekonomiska ietekme (skatīt iepriekš). <p><u><i>A-NPA</i> 4. variants</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Raugoties no gaisa pārvadātāju viedokļa, šo variantu var uzskatīt par viselastīgāko risinājumu. Tas, piemēram, ļauj izmantot <i>ICAO</i> 3. variantu, ja gaisa pārvadātājam ekonomisku vai vides apsvērumu dēļ regulāri nākas mainīt sertificētos trokšņa līmeņa datus. Tomēr to pašu var panākt arī ar <i>A-NPA</i> 1. variantu, noslēdzot papildu vienošanos starp gaisa pārvadātāju un lidostu. Saskaņā ar šādu vienošanos gaisa pārvadātājs, piemēram, varētu paziņot lidostai faktisko pacelšanās masu un, pēc vajadzības, katra lidojuma atbilstošos trokšņa līmeņus, tādējādi lidostu iestādes, pamatojoties uz šo informāciju, varētu aprēķināt katra konkrētā lidojuma nolaišanās maksu. Aģentūra uzskata, ka, izmantojot šādu koncepciju, nav nekādas vajadzības grozīt Komisijas Regulas 1702/2003 21. daļas I apakšdaļas noteikumus.• Tiek paturēta sākotnējā <i>ICAO</i> sistēma, par kuru ir panākta vienošanās <i>CAEP</i> procesā. <p><u>b. Kopsavilkums par ietekmi uz iesaistītajām pusēm taisnīguma un godīguma kontekstā</u></p> <p>Ietekme uz iesaistītajām pusēm, <i>NAA</i>s, īpašniekiem, gaisa pārvadātājiem un lidostu operatoriem ir vienāda.</p> <p><u>c. Galīgais novērtējums un ieteicamais labākais variants</u></p> <p>Trokšņa līmeņa sertifikātus izdod, lai apliecinātu, ka gaisa kuģi atbilst trokšņa līmeņa prasībām, kas izklāstītas Čikāgas Konvencijas 16. pielikumā (un transponētas EK tiesību aktos ar Regulas (EK) Nr. 1592/2002 6. pantu), un ka līdz ar to tiem ir tiesības uz minētajā konvencijā paredzēto pārvietošanās brīvību. Ar šo dokumentu gaisa pārvadātājs un/vai īpašnieks var apliecināt lidostai vai citām iestādēm, ka gaisa kuģis atbilst noteiktajām prasībām. Lai gan trokšņa līmeņa sertifikātā ir norādīta tehniska informācija, tostarp</p>

PROVIZORISKS REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS
Uzdevums 21.040

Punkti	Apakšpunkti
	<p>maksimālā pacelšanās masa un trokšņa līmenis(-ņi), tā galvenais mērķis nav sniegt informāciju lidostu stimulēšanas sistēmām; Aģentūra uzskata, ka šajā kontekstā abi apsvērtie varianti nodrošina vienādus rezultātus, līdz ar to arī vienādas vides priekšrocības.</p> <p>Tomēr <i>A-NPA</i> 1. varianta administrēšana ir lētāka, un tas ļauj labāk pārliecināties par gaisa kuģu atbilstību spēkā esošajām sertifikācijas prasībām. Tas ir viens no galvenajiem argumentiem, kādēļ Komisija Īstenošanas noteikumos (21. daļas I apakšdaļā) sākotnēji ir izvēlējusies ieviest vēlāko <i>ICAO</i> 1. variantu.</p> <p>Tādēļ Aģentūra neredz iemeslu sākt noteikumu izstrādi nolūkā grozīt pašreizējos reglamentējošos noteikumus, ko piemēro trokšņa līmeņa sertifikātu formātam, ņemot vērā, ka jautājumi, kas attiecas uz lidostu stimulēšanas sistēmu modulācijām, ievērojot katra gaisa kuģa faktisko trokšņa līmeņa emisiju, jārisina ar saistītu regulējumu.</p>