

Agencia Europeană de Siguranță a Aviației

STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE

Sarcina nr. 21.040

Documentele privind zgomotul aeronavelor

Rubrici	Subrubrici
1. Scop și efectul dorit	<p><u>a. Problema care trebuie rezolvată:</u></p> <p>În ultimii ani, Comitetul OACI privind protecția mediului în aviație (CAEP) a dezvoltat reguli și materiale orientative privind documentația de certificare privind zgomotul, astfel cum este prevăzut în anexa 16 la Convenția de la Chicago, volumul I, Zgomotul aeronavelor, ediția a patra, amendamentul 8. Atașamentul G din anexa 16 cuprinde orientări pentru administrarea documentației de certificare privind zgomotul, acestea propunând trei opțiuni diferite. Aceste opțiuni sunt:</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Opțiunea OACI 1:</u> Un singur document. Un certificat de zgomot în care toate informațiile să fie cuprinse pe un document de o pagină.• <u>Opțiunea OACI 2:</u> Două documente complementare. Primul document atestă certificarea de zgomot, dar se limitează la identificarea aeronavei și la declarația de conformitate. Al doilea document complementar cuprinde informații suplimentare necesare (precum nivelurile de zgomot), în mod normal sub forma unei sau mai multor pagini autorizate din Manualul de zbor al aeronavei (AFM) sau Manualul de funcționare al aeronavei (AOM).• <u>Opțiunea OACI 3:</u> Trei documente complementare. Primul document este identic cu primul document de la Opțiunea OACI 2. Al doilea document este asemănător cu cel de-al doilea document de la Opțiunea 2 care conține toate configurațiile de zgomot posibile ale aeronavei. Al treilea document este emis în conformitate cu un proces reglementat. Acesta identifică configurația actuală a aeronavei prin atribuirea unui identificator unic masei efective maxime la decolare (MTOM). <p>Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei, astfel cum a fost modificat de Regulamentul (CE) nr. 335/2007, prevede ca statele membre ale UE să utilizeze Formularul 45 EASA drept certificat de zgomot, care este în conformitate cu Opțiunea OACI 1.</p> <p>În urma unei dezbateri în curs de desfășurare referitoare la</p>

**STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE
Sarcina 21.040**

Rubrici	Subrubrici
	<p>documentele de certificare privind zgomotul, au fost abordate șase opțiuni diferite în Notificarea anticipată a propunerii de modificare (A-NPA 13-2006) a Agenției. Comentariile primite au fost evaluate în documentul de răspuns la comentarii (DRC) la acest A-NPA. Principala concluzie a fost că majoritatea comentariilor sunt în favoarea Opțiunii A-NPA 1 (care este Opțiunea OACI 1 sau nu se ia nicio măsură) și că, de asemenea, un număr semnificativ de comentarii sunt în favoarea Opțiunii A-NPA 4 (aceasta este alegerea dintre cele trei opțiuni OACI).</p> <p><u>b. Amploarea problemei (cuantificată, dacă este posibil):</u></p> <p>Statele membre trebuie să emită certificate de zgomot pentru orice aeronavă pentru care se aplică normele prevăzute în anexa 16 la Convenția de la Chicago, volumul I. Ținând cont de faptul că aproximativ 90 000 de aeronave cu certificat de navigabilitate sunt înregistrate în statele EASA, se poate estima, în mare, că aproximativ cel puțin 60 000 vor deține un certificat de zgomot.</p> <p><u>c. Scurtă prezentare a obiectivelor:</u></p> <p>Obiectivul unei viitoare activități de reglementare ar fi îmbunătățirea sistemului pentru documentarea certificării privind zgomotul în spațiul UE, dacă este posibil.</p>
2. Opțiuni	<p><u>a. Opțiuni identificate</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Opțiunea A-NPA 1:</u> Nu se ia nicio măsură. Normele de aplicare, inclusiv Formularul EASA 45, rămân neschimbate.• <u>Opțiunea A-NPA 4:</u> Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei (prin modificarea Formularului EASA 45) pentru ca apoi să se aleagă între cele trei opțiuni OACI. <p><u>b. Opțiunea preferată aleasă (dacă este posibil):</u></p> <p>Opțiunea A-NPA 1 este opțiunea preferată.</p>
3. Sectoare vizate	Autorități aeronautice naționale (AAN), proprietari, operatori

STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE
Sarcina 21.040

Rubrici	Subrubrici
	și autorități aeroportuare.
4. Impacturi	<p><u>a. Toate impacturile identificate</u></p> <p><u>i. Siguranța</u></p> <p>Dacă dispozițiile privind planificarea combustibilului sunt aplicate corect, nu se preconizează ca vreuna dintre aceste opțiuni să aibă vreun impact asupra siguranței.</p> <p><u>ii. Pe plan economic</u></p> <p>În general, impactul economic al opțiunilor depinde în mare parte de următorii factori:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dacă operatorii din afara UE utilizează sisteme administrative diferite de sistemul din UE și dacă aceste diferențe determină tratamentul inegal al operatorilor.• Dacă diferitele sisteme administrative au efecte economice diferite asupra AAN, a operatorilor sau a altor părți (indiferent de sistemele din afara UE).• Dacă diferitele sisteme determină costuri generale diferite ale sistemului administrativ. <p>Din informațiile disponibile și primite în timpul procesului de consultare prin A-NPA 13-2006, nu este posibil pentru Agenție să cuantifice magnitudinea acestor factori. Totuși, se poate afirma că Opțiunea A-NPA 4, care oferă solicitanților alternativa celor trei sisteme OACI, ar determina o administrare mai complexă și mai costisitoare pentru AAN.</p> <p>În plus, pentru Opțiunea A-NPA 4, în vederea obținerii flexibilității maxime, operatorii trebuie să-și poată schimba statutul certificatului de zgomot fără a fi necesară implicarea AAN. Trebuie apoi instituit un sistem reglementat pentru auditarea aplicării și administrării corecte a modificării configurațiilor. Aceasta ar implica costuri suplimentare.</p> <p><u>iii. Pe plan ecologic</u></p> <p>Este convenit, în general, că sistemul administrativ de certificare privind zgomotul are un efect pozitiv asupra mediului. Nivelurile scăzute de zgomot reprezintă un argument important de marketing pentru producătorii și operatorii de aeronave, iar sistemul de certificare privind zgomotul ajută la mobilizarea forțelor de pe piață pentru a reduce zgomotul aeronavelor. Informații de înaltă calitate și precise privind zgomotul, care pot fi accesate cu ușurință,</p>

STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE
Sarcina 21.040

Rubrici	Subrubrici
	<p>ajută la diferențierea diferitelor modele de aeronave și promovează concurența în acest sens.</p> <p>În acest context, un sistem simplu și transparent, precum certificatul de zgomot de o pagină de la Opțiunea A-NPA 1, asigură faptul că nivelurile de zgomot sunt mai puțin influențate de variațiile zilnice ale masei operaționale și, prin urmare, caracterizează mai degrabă nivelul general al tehnologiei de reducere a zgomotului integrat în modelul aeronavei.</p> <p>Pe de altă parte, s-a susținut că mediul va beneficia de flexibilitatea mai mare a Opțiunii A-NPA 4, deoarece această opțiune cuprinde un stimulent pentru funcționare la mase mai mici la decolare, dacă este posibil; totuși, acest lucru este valabil numai dacă autoritățile aeroportuare stabilesc sisteme de stimulare în acest sens.</p> <p>Se poate concluziona că formatul certificatului de zgomot nu este probabil semnificativ în ceea ce privește posibilele beneficii aduse mediului .</p> <p><u>iv. Pe plan social</u></p> <p>Se pare că nu există niciun motiv pentru a crede că alegerea unui sistem ar avea vreun efect social, altul decât cele menționate anterior pe plan economic.</p> <p><u>v. Alte cerințe de aviație în afara domeniului de aplicare EASA</u></p> <p>Nu au fost identificate.</p> <p><u>vi. Cerințe de reglementare externe comparabile</u></p> <p>Nu au fost identificate. Totuși, trebuie remarcat că, cu cât se obține o mai mare armonizare în cadrul statelor contractante OACI, cu atât mai mare este beneficiul în ceea ce privește aspectele economice și administrative.</p> <p><u>b. Aspecte de corectitudine și echitate</u></p> <p>Opțiunea A-NPA 1 este ușor de administrat și corectă pentru cei implicați. Implementarea uniformă a acestei opțiuni ar asigura aceleași condiții pentru toți operatorii și prin urmare, ar garanta cel mai bun tratament egal.</p> <p>Pe de altă parte, se poate preciza, de asemenea, faptul că opțiunea A-NPA 4 de reținere a flexibilității permise de către OACI, ar oferi cea mai bună garanție de tratament egal pentru toți operatorii, în cazul în care autoritățile aeroportuare ar aplica sistemele de stimulare. Însă, pare ciudat să fie necesară adaptarea normelor aplicabile pentru certificarea de mediu a</p>

STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE
Sarcina 21.040

Rubrici	Subrubrici
	<p>produselor aeronautice pentru aplicarea unor astfel de sisteme. Reglementările aeroportuare în sine trebuie să garanteze tratamentul egal pentru toți operatorii, indiferent de opțiunea/sistemul utilizat pentru documentele privind zgomotul aeronavelor și să asigure evitarea discriminării împotriva utilizatorilor unei opțiuni sau ai unui sistem. Dacă normele aeroportuare nu îndeplinesc aceste cerințe, acestea trebuie să fie reanalizate ținând cont de principiile OACI aplicabile și de alte principii de drept internațional aplicabile privind nediscriminarea.</p>
5. Rezumat și analiza finală	<p><u>a. Compararea impacturilor negative și pozitive în cazul fiecărei opțiuni analizate:</u></p> <p><u>Opțiunea A-NPA 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Toate informațiile privind caracteristicile de zgomot sunt ușor accesibile într-un singur document. Este necesar un nivel scăzut de expertiză tehnică pentru găsirea nivelurilor de zgomot certificate ale aeronavei, ceea ce îi ajută pe utilizatorii informațiilor.• Scopul principal al certificării de zgomot este asigurarea integrării celei mai noi tehnologii de reducere a zgomotului în modelul aeronavei, demonstrată de procedurile care sunt relevante pentru operațiunile zilnice, asigurarea reflectării în zona adiacentă aeroporturilor a reducerii zgomotului oferite de tehnologie. Scopul certificării de zgomot (și documentele care vor fi emise) nu este de a oferi informații pentru un sistem de stimulare al aeroportului. Din acest punct de vedere, Opțiunea A-NPA 1 poate fi considerată ca fiind soluția cea mai potrivită.• Nivelurile de zgomot certificate așa cum au fost măsurate în conformitate cu anexa 16 la Convenția de la Chicago, volumul I, descriu în mod concret caracteristicile de zgomot ale aeronavei.• Opțiunea este preconizată a avea un impact economic pozitiv, în comparație cu Opțiunea A-NPA 4 (a se vedea anterior). <p><u>Opțiunea A-NPA 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Opțiunea poate fi considerată ca fiind cea mai flexibilă soluție pentru operatori. Aceasta permite, de exemplu, ca Opțiunea OACI 3 să fie utilizată pentru aeronava la care operatorul trebuie să varieze în mod regulat, din motive economice sau ecologice, datele certificate privind zgomotul. Însă, aceasta se poate realiza, de asemenea, cu Opțiunea A-NPA 1, printr-un aranjament

**STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE
Sarcina 21.040**

Rubrici	Subrubrici
	<p>suplimentar încheiat între operator și aeroport. Un astfel de aranjament ar putea însemna că, de exemplu, operatorul raportează aeroportului masa efectivă la decolare și, dacă este cazul, nivelurile de zgomot corespunzătoare pentru fiecare zbor și, pe baza acestora, autoritățile aeroportuare calculează taxele de aterizare pentru zborul respectiv. Urmând acest concept, Agenția consideră că nu este necesară schimbarea dispozițiilor din partea 21, capitolul I din Regulamentul 1702/2003 al Comisiei.</p> <ul style="list-style-type: none">• Sistemul original OACI, astfel cum s-a convenit în procesul CAEP, este păstrat. <p><u>b. Un rezumat privind părțile care ar fi afectate de aceste impacturi și aspecte privind corectitudinea și echitatea:</u></p> <p>Sunt afectate în egală măsură toate părțile, AAN, proprietarii, operatorii și operatorii de aeroport.</p> <p><u>c. Analiza finală și recomandarea unei opțiuni preferate:</u></p> <p>Motivul emiterii certificatelor de zgomot este de a demonstra faptul că aeronava respectă cerințele de zgomot, astfel cum s-a prevăzut în anexa 16 la Convenția de la Chicago (astfel cum s-a transpus în legislația CE prin articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002) și că, prin urmare, are dreptul la libera circulație conform celor prevăzute de respectiva Convenție. Cu acest document asupra sa, operatorul și/sau proprietarul poate demonstra aeroportului sau altor autorități faptul că aeronava îndeplinește cerințele necesare. Certificatul de zgomot, deși atestă informații tehnice, inclusiv masa maximă la decolare și nivelul/nivelurile de zgomot, nu este destinat în principal să asigure informații pentru un sistem de stimulare al aeroportului; în acest context, se consideră că cele două opțiuni examinate asigură aceleași rezultate și, prin urmare, aceleași beneficii ecologice.</p> <p>Opțiunea A-NPA 1 este însă mai puțin costisitoare în ceea ce privește administrarea și asigură o certitudine mai bună în privința respectării de către orice aeronavă a cerințelor de certificare aplicabile. Acesta a fost unul dintre principalele argumente care a determinat Comisia să aleagă inițial introducerea Opțiunii OACI 1 în norma sa de aplicare (partea 21, capitolul I).</p> <p>În consecință, Agenția nu găsește niciun motiv să inițieze activitatea de reglementare pentru modificarea dispozițiilor de reglementare actuale aplicabile formatului certificatului</p>

STUDIUL DE IMPACT PRELIMINAR PRIVIND REGLEMENTĂRILE
Sarcina 21.040

Rubrici	Subrubrici
	de zgomot, ținând seama de faptul că modularea sistemelor de stimulare ale aeroportului în conformitate cu zgomotul efectiv emis de fiecare aeronavă urmează a fi abordată în regulamentele aferente.