

## Evropska agencija za varnost v letalstvu

### PREDHODNA PRESOJA UČINKOV PREDPISOV

#### Naloga št. 21.040

#### Dokumenti o hrupu zrakoplovov

Poglavja	Podpoglavja
1. Namen in nameravani učinki	<p><b><u>a. Vprašanje, ki ga je treba rešiti:</u></b></p> <p>V zadnjih letih je Odbor za letalstvo in okoljsko varstvo (CAEP) organizacije ICAO razvil pravila in smernice o dokumentaciji o spričevalih o hrupu, kot so določeni v Prilogi 16 k Čikaški konvenciji, Zvezek I, Hrup zrakoplovov, četrta izdaja, Sprememba 8. Priloga G Priloge 16 vsebuje smernice za upravljanje dokumentacije o spričevalih o hrupu in predlaga tri različne možnosti: Te možnosti so:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b><u>Možnost ICAO 1:</u></b> En dokument. Spričevalo o hrupu, v katerem so vse informacije zbrane v enem samem dokumentu, dolgem eno stran.</li><li>• <b><u>Možnost ICAO 2:</u></b> Dva dopolnilna dokumenta. Prvi dokument potrdi spričevalo o hrupu, a je omejen na identificiranje zrakoplovov in izjavo o skladnosti. Drugi vsebuje dodatne informacije (na primer stopnje hrupa), običajno kot odobreno stran ali strani Priročnika za letenje (Aircraft Flight Manual – AFM) ali Priročnika za obratovanje zrakoplovov (Aircraft Operating Manual – AOM).</li><li>• <b><u>Možnost ICAO 3:</u></b> Trije dopolnilni dokumenti. Prvi dokument je istoveten s prvim dokumentom možnosti ICAO 2. Drugi je podoben drugemu dokumentu Možnosti 2, vsebuje pa vse mogoče konfiguracije hrupa zrakoplova. Tretji dokument, izdan v skladu z zakonsko določenim postopkom, določa trenutno konfiguracijo zrakoplova tako, da posebni identifikator poveže z dejansko največjo vzletno maso (MTOM).</li></ul> <p>Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003, ki jo spreminja Uredba (ES) št. 335/2007, predpisuje, da morajo države članice EU kot spričevalo o hrupu uporabljati obrazec EASA 45, ki je skladen z možnostjo ICAO 1.</p> <p>Stalni razpravi o dokumentaciji o spričevalih o hrupu je sledila razprava o šestih različnih možnostih v Agencijinem Izpopolnjenem obvestilu o predlagani spremembi (A-NPA) 13-2006. Prejete pripombe so bile ocenjene v dokumentu o odzivih na pripombe (Comment Response Document, CRD) k tistemu A-NPA. Glavni sklep je bil, da večina pripomb podpira možnost A-NPA 1 (to je možnost ICAO 1 ali ne narediti nič) in da se precejšnje število pripomb nagiba v prid možnosti A-NPA 4 (to je izbiri med tremi možnostmi ICAO).</p>

**PREDHODNA PRESOJA UČINKOV PREDPISOV**  
**Naloga 21.040**

Poglavja	Podpoglavja
	<p><b><u>b. Obseg vprašanja (po možnosti v številkah):</u></b></p> <p>Države članice morajo izdati spričevala o hrupu za vsak zrakoplov, za katerega veljajo pravila, kot so določena v Prilogi 16 k Čikaški konvenciji, Zvezek I. Če vemo, da je v državah EASA registriranih približno 90.000 zrakoplovov s spričevalom o plovnosti, je mogoče grobo oceniti, da bi jih moralo imeti vsaj 60.000 spričevalo o hrupu.</p> <p><b><u>c. Kratka izjava o ciljih:</u></b></p> <p>Cilj naslednjih korakov sprejemanja predpisov je izboljšati sistem za dokumentacijo o spričevalih o hrupu znotraj EU, če je to mogoče.</p>
<b>2. Možnosti</b>	<p><b><u>a. Ugotovljene možnosti</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Možnost A-NPA 1:</u> Ne narediti nič. Izvedbene določbe, vključno z obrazcem EASA 45, ostanejo nespremenjene.</li><li>• <u>Možnost A-NPA 4:</u> Spremeniti Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 (s spreminjanjem obrazca EASA 45), da bi nato imeli na voljo izbiro med tremi možnostmi ICAO.</li></ul> <p><b><u>b. Izbrana boljša možnost (če je mogoče):</u></b></p> <p>Možnost A-NPA 1 je boljša možnost.</p>
<b>3. Zadevna področja</b>	<p>Severnoatlantska skupščina (NAA), lastniki, upravljavci in letališki organi.</p>
<b>4. Vplivi</b>	<p><b><u>a. Vsi ugotovljeni vplivi</u></b></p> <p><b><u>i. Varnostni</u></b></p> <p>Če so določbe, povezane z načrtovanjem goriva, izvedene pravilno, se ne pričakuje, da bi katera od teh možnosti vplivala na varnost.</p> <p><b><u>ii. Gospodarski</u></b></p> <p>Na splošno je gospodarski vpliv možnosti močno odvisen od naslednjih dejavnikov:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ali upravljavci iz držav, ki niso članice EU, uporabljajo upravljalne sisteme, ki se razlikujejo od sistema EU, in ali te razlike vodijo k neenaki obravnavi upravljavcev.</li><li>• Ali imajo različni upravljalni sistemi različne gospodarske vplive na NAA, upravljavce ali druge</li></ul>

**PREDHODNA PRESOJA UČINKOV PREDPISOV**  
**Naloga 21.040**

Poglavja	Podpoglavja
	<p>stranke (ne glede na sisteme zunaj EU).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ali bi različni sistemi vodili k različnim skupnim stroškom upravljalnega sistema.</li></ul> <p>Iz informacij, dosegljivih in pridobljenih med posvetovalnim postopkom prek A-NPA 13-2006, Agencija ne more v številkah določiti obsega teh dejavnikov. Kljub temu pa je mogoče ugotoviti, da bi možnost A-NPA 4, ki daje prosilcem na voljo izbiro med tremi sistemi ICAO, vodila k zahtevnejšemu in dražjemu upravljanju za članice NAA.</p> <p>Da bi možnost A-NPA 4 pridobila največjo prožnost, bi morali biti poleg tega upravljavci zmožni spremeniti svoj status spričevala o hrupu brez potrebe, da bi vključili NAA. Nato bi morali namestiti regulirani sistem, da bi revidiral primerno uporabo in upravljanje konfiguracijskih sprememb. To bi pomenilo dodatne stroške.</p> <p><u>iii. Okoljski</u></p> <p>Velja splošni dogovor, da upravljalni sistem spričeval o hrupu pozitivno vpliva na okolje. Nizke stopnje hrupa so pomembna trženjska utemeljitev za izdelovalce zrakoplovov in upravljavce, sistem spričeval o hrupu pa pomaga spodbuditi tržne sile k zmanjševanju hrupa zrakoplovov. Visokokakovostni in natančni podatki o hrupu, do katerih je lahko dostopati, pomagajo razlikovati med različnimi modeli zrakoplovov in v tem pogledu pospešujejo tekmovalnost.</p> <p>V tem pogledu preprost in pregleden sistem, kot je na eni strani spričevalo o hrupu možnosti A-NPA 1, zagotavlja, da na stopnje hrupa manj vpliva vsakodnevno spreminjanje delovne mase in da zato te več povedo o splošne stopnji tehnologije za zmanjševanje hrupa, vgrajene v model zrakoplova.</p> <p>Po drugi strani je bilo rečeno, da bi okolju koristila tudi večja prilagodljivost, ki jo ponuja možnost A-NPA 4, saj ta vsebuje spodbudo k delovanju z nižjimi vzletnimi masami, kjer je to mogoče; to pa velja le, če letališki organi oblikujejo sisteme, ki to spodbujajo.</p> <p>Iz tega je mogoče sklepati, da oblika spričevala o hrupu verjetno ni zelo važna, ko gre za mogoče okoljske koristi.</p> <p><u>iv. Družbeni</u></p> <p>Zdi se, da ni nobenega razloga, zaradi katerega bi lahko mislili, da bi imela izbira sistema kakršen koli družbeni vpliv, drugačen od tistega, ki je že pokrit v zgoraj predstavljenih gospodarskih vplivih.</p> <p><u>v. Druge letalske zahteve zunaj območja EASA</u></p> <p>Ni ugotovljenih.</p> <p><u>vi. Tuje primerljive regulativne zahteve</u></p> <p>Ni ugotovljenih. Kljub temu je treba opozoriti, da večja ko je dosežena usklajenost med državami pogodbenicami ICAO,</p>

**PREDHODNA PRESOJA UČINKOV PREDPISOV**  
**Naloga 21.040**

Poglavja	Podpoglavja
	<p>večje bodo prednosti z gospodarskega in urejevalnega vidika.</p> <p><b><u>b. Vprašanja enakosti in pravičnosti</u></b></p> <p>Možnost A-NPA 1 je preprosta za upravljanje in pravična do vpletenih. Enotno izvajanje te možnosti bi določilo enake pogoje za vse upravljavce in bi zato v najboljšem primeru zagotavljalo enako obravnavo.</p> <p>Po drugi strani bi bilo mogoče trditi tudi, da bi možnost A-NPA 4 z ohranjanjem prožnosti, ki jo dovoljuje ICAO, najbolj zagotavljala enako obravnavo za vse upravljavce, ko bi letališki organi izvajali spodbujevalne sisteme. Vendar pa se zdi čudno, da bi morali prilagoditi pravila, veljavna za certificiranje okoljske ustreznosti letalskih proizvodov, da bi izvajali take sisteme. Že letališka pravila sama bi morala zagotavljati enako obravnavo vsem upravljavcem, ne glede na možnost/sistem, uporabljen za dokumente o spričevalih o hrupu, in zagotavljati, da ni diskriminacije uporabnikov ene izmed možnosti/sistemov. Če letališka pravila teh zahtev ne izpolnjujejo, jih je treba ponovno pretehtati ob upoštevanju ustreznih predpisov ICAO in drugih veljavnih načel mednarodnega prava, povezanih z nediskriminacijo.</p>
<p><b>5. Povzetek in končna ocena</b></p>	<p><b><u>a. Primerjava pozitivnih in negativnih vplivov za vsako ocenjeno možnost:</u></b></p> <p><u>Možnost A-NPA 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vse informacije o značilnostih hrupa so na voljo v enem dokumentu. Potrebna je le malo strokovnega znanja, da se najdejo certificirane stopnje hrupa zrakoplova, kar pomaga uporabnikom informacij.</li><li>• Glavni namen spričeval o hrupu je zagotavljati, da je najnovejša tehnologija za zmanjševanje hrupa vdelana v model zrakoplova, dokazuje pa se v postopkih, pomembnih za vsakdanje obratovanje, in zagotavljati, da se zmanjševanje hrupa, ki ga ponuja tehnologija, pozna v okolici letališč. Namen spričeval o hrupu (in dokumentov, ki bodo izdani) ni v zagotavljanju prispevka k letališkim spodbujevalnim sistemom. S tega vidika je mogoče možnost A-NPA 1 obravnavati kot primernejšo rešitev.</li><li>• Certificirane stopnje hrupa, kot se merijo glede na Prilogo 16 k Čikaški konvenciji, Zvezek I, nedvoumno opisujejo značilnosti hrupa zrakoplova.</li><li>• Pričakuje se, da bo ta možnost imela pozitiven gospodarski vpliv v primerjavi z možnostjo A-NPA 4 (glej zgoraj).</li></ul>

**PREDHODNA PRESOJA UČINKOV PREDPISOV**  
**Naloga 21.040**

Poglavja	Podpoglavja
	<p data-bbox="608 280 853 313"><u>Možnost A-NPA 4:</u></p> <ul data-bbox="624 331 1407 922" style="list-style-type: none"><li data-bbox="624 331 1407 840">• Na to možnost je mogoče gledati kot najprožnejšo rešitev za upravljavce. Omogoča, da se na primer možnost ICAO 3 uporabi za zrakoplove, pri katerih ima upravljavec gospodarsko ali okoljsko potrebo po rednem menjavanju certificiranih podatkov o hrupu. Vendar pa je to mogoče doseči tudi z možnostjo A-NPA 1 z uporabo dodatne ureditve med upravljavcem in letališčem. Taka ureditev lahko pomeni, da na primer upravljavec letališču sporoči dejansko vzletno maso, in če je tako določeno, tudi ustrezne stopnje hrupa za vsak polet, na podlagi tega pa letališki organi izračunajo pristajalne takse za tisti točno določeni let. Glede na ta pristop Agencija ne vidi potrebe po spreminjanju določb Dela 21 Poddela I Uredbe Komisije 1702/2003.</li><li data-bbox="624 853 1407 922">• Ohranjen je izvirni sistem ICAO, kot je bil dogovorjen v postopku CAEP.</li></ul> <p data-bbox="563 987 1407 1055"><b><u>b. Spisek vseh tistih, ki jih zadevajo ti vplivi ter vprašanja enakosti in poštenosti:</u></b></p> <p data-bbox="608 1070 1407 1137">Prizadete strani, NAA, lastniki, upravljavci in upravljavci letališč so vsi enako prizadeti.</p> <p data-bbox="563 1205 1248 1238"><b><u>c. Končna ocena in priporočilo boljše možnosti:</u></b></p> <p data-bbox="608 1254 1407 1724">Razlog za izdajo spričeval o hrupu je dokazati, da zrakoplov izpolnjuje zahteve glede hrupa, kot so določene v Prilogi 16 Zvezka I Čikaške konvencije (kot so v zakonodajo ES prenesene s členom 6 Uredbe (ES) št. 1592/2002), in mu je zato v skladu s to konvencijo omogočeno prosto gibanje. S tem dokumentom v roki lahko upravljavec in/ali lastnik letališkimi ali drugim organom dokaže, da zrakoplov izpolnjuje potrebne zahteve. Spričevalo o hrupu ni prvotno namenjeno zagotavljanju prispevka k letališkemu spodbujevalnemu sistemu, čeprav prinaša tehnične podatke, vključno z največjo vzletno maso in stopnjo(-e) hrupa; v tem smislu se upošteva, da dve upoštevani možnosti prineseta enake rezultate in zato enake okoljevarstvene koristi.</p> <p data-bbox="608 1742 1407 1944">Možnost A-NPA 1 pa je manj draga za upravljanje in daje boljšo gotovost, ali je zrakoplov skladen z veljavnimi zahtevami za certificiranje. To je bila tudi ena od glavnih utemeljitev, ki je vodila k prvotni izbiri Komisije, da je prihodnjo možnost ICAO 1 vključila v svojo izvedbeno določbo (Del 21 Poddela I).</p> <p data-bbox="608 1962 1407 2058">Posledično Agencija ne vidi nobenega razloga, da bi začela zakonski postopek za spremembo sedanjih zakonskih predpisov, ki veljajo za obliko spričeval o hrupu, pri čemer</p>

**PREDHODNA PRESOJA UČINKOV PREDPISOV**  
**Naloga 21.040**

---

<b>Poglavja</b>	<b>Podpoglavja</b>
	se zaveda, da bodo prilagajanje letaliških spodbujevalnih sistemov v skladu z dejanskim hrupom, ki ga odda vsak zrakoplov, obravnavali sorodni predpisi.