

Γνώμη αριθ. 01/2006

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

για τον κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας

ΚΑΙ

για τον κανονισμό της Επιτροπής σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής,

με σκοπό να εφαρμοστούν οι αλλαγές που απορρέουν από την τροποποίηση 8 του τόμου Ι και την τροποποίηση 5 του τόμου ΙΙ του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία συνάφθηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944.

I. Γενικά

1. Κατά την έκτη συνέλευσή της, η Επιτροπή Προστασίας του Περιβάλλοντος στην Αεροπορία (CAEP/6) της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), συμφώνησε να γίνουν αλλαγές στα Διεθνή Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές –Περιβαλλοντική Προστασία σχετικά με τις εκπομπές θορύβου για αεροσκάφη και κινητήρες αεροσκάφων, παράρτημα 16 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («Παράρτημα 16»). Κατόπιν επεξεργασίας που πραγματοποιήθηκε μέσω του συστήματος της ΔΟΠΑ, οι αλλαγές αυτές εγκρίθηκαν ως επίσημες τροποποιήσεις του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, γνωστής ως η Σύμβαση του Σικάγου, και τέθηκαν σε ισχύ στις 24 Νοεμβρίου 2005. Οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 16 αποτελούν τις βασικές απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με το άρθρο 6.1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας¹ («Βασικός Κανονισμός»). Για κάθε αλλαγή στο παράρτημα 16 καλείται η Κοινότητα να αποφασίζει εάν επιθυμεί να προσαρμόσει αναλόγως τις δικές της απαιτήσεις. Σε καταφατική περίπτωση απαιτείται τροποποίηση του άρθρου 6, για να επικαιροποιείται σε σχέση με τις εξελίξεις της ΔΟΠΑ. Τέτοιου είδους τροποποιήσεις απαιτούν ενδεχομένως περαιτέρω αλλαγές στους κανόνες που εγκρίνει η Επιτροπή για την εφαρμογή του άρθρου 6, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του εν λόγω άρθρου. Αυτός είναι και ο σκοπός της παρούσας γνώμης του Οργανισμού.

2. Προκειμένου να γίνει επικαιροποίηση των δύο ανωτέρω ευρωπαϊκών κανονισμών και να υπάρχει εναρμόνιση με την τελευταία έκδοση του παραρτήματος 16 απαιτούνται οι ακόλουθες δύο αλλαγές:

- τροποποίηση του άρθρου 6 του Βασικού Κανονισμού, ώστε να γίνει επικαιροποίηση της αναφοράς στην τελευταία έκδοση του παραρτήματος
- τροποποίηση στο παράρτημα του κανονισμού της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση της αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση των αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής² («Μέρος 21»).

Η παρούσα γνώμη εξετάζει αυτά τα δύο σημεία.

Όταν εγκριθούν οι αλλαγές αυτές, θα καταστεί απαραίτητο να επικαιροποιηθούν, επίσης, οι κανόνες που εκδίδονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 14 του Βασικού Κανονισμού, για να διευκολυνθεί η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας. Οι κανόνες αυτοί είναι:

- η Απόφαση του Εκτελεστικού Διευθυντή 2003/4/RM σχετικά με τις προδιαγραφές πιστοποίησης με τις οποίες θεσπίζονται αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για το θόρυβο των αεροσκαφών («CS-36») και

¹ EE L 240 / 7.9.2002, σ. 1

² EE L 243 / 27.9.2003, σ. 6

- η Απόφαση του Εκτελεστικού Διευθυντή 2003/1/RM σχετικά με τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για την πιστοποίηση της αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση των αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής («Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης και Υλικό Καθοδήγησης στο Μέρος 21»).

Οι πρόσθετες αυτές αλλαγές δεν μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή, έως ότου πραγματοποιηθούν οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στην παρούσα γνώμη.

3. Η παρούσα γνώμη εγκρίθηκε σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο³ του Οργανισμού, όπως προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 14 του Βασικού Κανονισμού.

II. Διαβούλευση

4. Το σχέδιο γνώμης σχετικά με τον Κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του Βασικού Κανονισμού, Μέρος 21 και τα σχετικά σχέδια αποφάσεων του Εκτελεστικού Διευθυντή δημοσιεύθηκαν στο δικτυακό τόπο του Οργανισμού (www.easa.eu.int) στις 14.07.2005, για τη διατύπωση παρατηρήσεων.
5. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 14^{ης} Οκτωβρίου 2005, ο Οργανισμός είχε λάβει 22 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές ή ιδιωτικές εταιρείες.
6. Όλες οι παρατηρήσεις ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στο επισυναπτόμενο Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ). Στο σύνολό τους οι παρατηρήσεις υποστηρίζουν την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων 5 και 8 της ΔΟΠΑ στην κοινοτική νομοθεσία και τη σχετική προσαρμογή του άρθρου 6 και του Μέρους 21.
7. Ωστόσο, αρκετοί από εκείνους που διατύπωσαν παρατηρήσεις εξέφρασαν την ανησυχία τους για ορισμένες προθέσεις του Οργανισμού σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων της τροποποίησης 8 για τα έγγραφα πιστοποίησης θορύβου που οι αερομεταφορείς πρέπει να φέρουν εντός των αεροσκαφών τους. Τα κράτη μέλη θεώρησαν ότι έπρεπε να έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ των τριών διαφορετικών προτάσεων που ενέκρινε η ΔΟΠΑ. Κάτι τέτοιο, όμως, δεν συμβαδίζει με τις διατάξεις του Βασικού Κανονισμού, ο οποίος απαιτεί να ισχύουν κοινά πρότυπα σε ολόκληρη την Κοινότητα. Επομένως, δεν θα ήταν δυνατό να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να αποφασίσουν για την πρόταση που προτιμούν. Μια τέτοια απόφαση πρέπει να λαμβάνεται σε κοινοτικό επίπεδο και να εφαρμόζεται αδιακρίτως από όλους τους αερομεταφορείς της Κοινότητας.
8. Η πρόταση, που περιέχεται στην Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (ΚΠΤ), βασίζεται στο περιεχόμενο του Μέρους 21, όπως αυτό εγκρίθηκε τον Σεπτέμβριο του 2003. Ο κανονισμός αυτός απαιτεί από τις αρμόδιες αρχές να

³ Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης («διαδικασία θέσπισης κανόνων») EASA MB/7/03 της 27.06.2003.

εκδίδουν πιστοποιητικά θορύβου σε συμμόρφωση με το Έντυπο 45 του ΕΟΑΕ. Αυτό πράγματι συνέβη εν αναμονή των αποτελεσμάτων των εργασιών της CAEP, που ήταν ήδη αρκετά γνωστές και οι οποίες αντανάκλυσαν την θέση της πλειοψηφίας των Ευρωπαϊκών μελών της ομάδας αυτής, όσον αφορά το βέλτιστο πλαίσιο που πρέπει να ισχύει για την έκδοση πιστοποιητικών θορύβου. Εν τούτοις, καμία παρατήρηση για το θέμα αυτό δεν διατυπώθηκε, όταν διανεμήθηκε το σχέδιο εκτελεστικών κανόνων το 2003 για τη διατύπωση παρατηρήσεων. Το ενδεχόμενο μετάβασης σε άλλο διοικητικό σύστημα μπορεί να εξεταστεί, δεδομένου όμως ότι θα αποτελούσε σημαντική απόκλιση από την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία και επειδή δεν προβλεπόταν στη διαβούλευση της NPA 15-2005, είναι αναγκαίο να ακολουθηθεί διαφορετική διαδικασία θέσπισης κανόνων για να διευκρινιστούν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα μίας τέτοιας αλλαγής και να ζητηθεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη να διατυπώσουν σχετικές παρατηρήσεις για το θέμα αυτό. Ο Οργανισμός, επομένως, προτίθεται να δημοσιεύσει Πρόσθετη Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (Π-ΚΠΤ), ζητώντας να διατυπωθούν απόψεις σχετικά με το θέμα αυτό και σχετικές παρατηρήσεις για τις εναλλακτικές προτάσεις. Εάν από τη διαβούλευση προκύψει ότι υπάρχει επαρκής στήριξη για αυτήν την αλλαγή, ο Οργανισμός θα ξεκινήσει, σε αυτήν τη βάση, τις εργασίες θέσπισης κανόνων για την τροποποίηση του διοικητικού συστήματος έκδοσης πιστοποιητικών θορύβου. Προκειμένου να επισπευσθεί αυτή η διαδικασία και να ελαχιστοποιηθούν οι καθυστερήσεις στην εφαρμογή των τροποποιήσεων της CAEP/6, και δεδομένου ότι υπάρχει υποχρέωση συμμόρφωσης με πρότυπα της ΔΟΠΑ, η παρούσα γνώμη και το ΕΑΠ δημοσιεύονται ταυτοχρόνως, προκειμένου να περατωθούν οι εργασίες της θέσπισης κανόνων που βρίσκονται σε εξέλιξη.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

9. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι η τροποποίηση του άρθρου 6 του Βασικού Κανονισμού, προκειμένου να γίνει επικαιροποίηση της αναφοράς του στην τελευταία έκδοση του Παραρτήματος 16, καθώς και να εφαρμοστούν οι σχετικές τροποποιήσεις στο Μέρος 21. Το περιεχόμενο των τροποποιήσεων αυτών εξηγείται κατωτέρω.
10. Η τροποποίηση 8 του Παραρτήματος 16, Τόμος I, που αφορά τον Θόρυβο Αεροσκαφών εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στην πέμπτη συνέλευση της 174^{ης} Συνόδου του στις 23 Φεβρουαρίου 2005. Τέθηκε σε ισχύ την 24^η Νοεμβρίου 2005. Η τροποποίηση αυτή ελαχιστοποιεί περαιτέρω τις επιπτώσεις της αεροπορίας στο περιβάλλον με τη θέσπιση αυστηρότερων μέτρων που αφορούν τη μείωση του θορύβου των αεροσκαφών στην πηγή. Η τροποποίηση διευκρινίζει θέματα ορολογίας εφαρμοσιμότητας ενώ περιλαμβάνει και αλλαγές στην εφαρμοσιμότητα προκειμένου η εκ νέου πιστοποίηση των αεροπλάνων που υπάγονται στο Κεφάλαιο 5 να γίνεται σύμφωνα με τις αυστηρότερες απαιτήσεις που προβλέπονται στο Κεφάλαιο 4. Περαιτέρω, διευκρινίζονται καταστάσεις για τις οποίες δεν απαιτείται απόδειξη συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί θορύβου. Η τροποποίηση διευκρινίζει επίσης τη διαχείριση των πιστοποιητικών θορύβου και προσθέτει νέο Προσάρτημα G με περαιτέρω κατευθυντήριες οδηγίες για τη διαχείριση των πιστοποιητικών θορύβου καθώς και ένα νέο Προσάρτημα H με

κατευθυντήριες οδηγίες για τη συγκέντρωση δεδομένων θορύβου των ελικοπτερίων για τους σκοπούς του χωροταξικού σχεδιασμού.

11. Η τροποποίηση 5 του παραρτήματος παράρτημα 16, Τόμος ΙΙ, για τις εκπομπές των κινητήρων αεροσκαφών και την απόρριψη καυσίμων εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της ΔΟΠΑ στην πέμπτη συνέλευση της 174^{ης} Συνόδου του και τέθηκε σε ισχύ στις 24 Νοεμβρίου 2005. Η τροποποίηση ελαχιστοποιεί περαιτέρω τις επιπτώσεις της αεροπορίας στο περιβάλλον με θέσπιση αυστηρότερων μέτρων που αφορούν την μείωση των εκπομπών κινητήρων αεροσκαφών ενώ περιλαμβάνει και ένα νέο πρότυπο για τα οξείδια του αζώτου (NO_x), το οποίο ορίζει συγκέντρωση 12 τοις εκατό χαμηλότερη από το προηγούμενο πρότυπο.
12. Σκοπός των αλλαγών στο Μέρος 21 είναι η κατάργηση της υποχρέωσης να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης πληροφορίες για το θόρυβο. Στόχος είναι η εναρμόνιση του Μέρους 21 με το παράρτημα 16, Τόμος Ι στο οποίο καταργείται η αντίστοιχη υποχρέωση. Επισημαίνεται ότι οι πληροφορίες αυτές μπορούν ακόμη να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσης, δεδομένου όμως ότι αναφέρονται και στο πιστοποιητικό θορύβου, το οποίο έγινε υποχρεωτικό για αεροσκάφη εγγεγραμμένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με το Μέρος 21, αυτό θα οδηγούσε σε περιττή επανάληψη των συγκεκριμένων πληροφοριών. Επιπλέον, στόχος είναι να γίνουν ορισμένες αλλαγές και στο Έντυπο 45 του ΕΟΑΕ ως προς τη μορφή του, προκειμένου να εναρμονιστεί πλήρως με την μορφή του εντύπου που προβλέπεται στο παράρτημα 16 της ΔΟΠΑ.

IV. Επικείμενες αλλαγές στους κανόνες του ΕΟΑΕ

13. Το παράρτημα 16, κεφάλαιο Ι επεκτάθηκε με το νέο Προσάρτημα G, το οποίο προβλέπει κατευθυντήριες οδηγίες για τη διαχείριση των πιστοποιητικών θορύβου. Η εφαρμογή τους θα πραγματοποιηθεί με την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 2003/1/RM του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού, της 17^{ης} Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης για την πιστοποίηση της αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση των αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής («Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης και Υλικό Καθοδήγησης στο Μέρος 21»).
14. Παράλληλα με τις αλλαγές του παραρτήματος 16, Τόμος Ι, έγιναν, επίσης, αλλαγές στο Έγγραφο της ΔΟΠΑ που αφορά το Περιβαλλοντικό Τεχνικό Εγχειρίδιο για τη Χρήση Διαδικασιών στην Πιστοποίηση Θορύβου των Αεροσκαφών, («ICAO Doc 9501 AN/929»). Προβλέπεται η ενσωμάτωση των αλλαγών αυτών με την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 2003/4/RM του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού, της 17^{ης} Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τις προδιαγραφές πιστοποίησης με τις οποίες θεσπίζονται αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για τον θόρυβο των αεροσκαφών («CS-36»).

V. Αξιολόγηση των συνεπειών των κανονιστικών ρυθμίσεων

15. Ασφάλεια

Τα μέτρα αυτά δεν αναμένεται να έχουν αντίκτυπο στην ασφάλεια.

16. Οικονομικές

Οι οικονομικές επιπτώσεις αναμένεται να είναι θετικές. Με την τήρηση των προτύπων που ενέκρινε η ΔΟΠΑ, τα αεροσκάφη που είναι εγγεγραμμένα στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα γίνονται ευκολότερα δεκτά σε διάφορα μέρη του κόσμου. Η μείωση που θα επέλθει στο διοικητικό φόρτο εργασίας του κλάδου και η παροχή διευκρινίσεων ως προς τη διαχείριση των πιστοποιητικών θορύβου προβλέπεται να έχουν θετικό οικονομικό αποτέλεσμα.

17. Περιβαλλοντικές

Οι αλλαγές αναμένεται να βελτιώσουν και να ενισχύσουν τις διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος.

18. Κοινωνικές

Δεν αναμένονται κοινωνικές επιπτώσεις από τις αλλαγές αυτές, πλην εκείνων που θα προκύψουν έμμεσα από τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της αεροπορίας στο περιβάλλον.

Κολωνία, 15 Μαΐου 2006

P. GOUDOU