

AZ EURÓPAI REPÜLSÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

01/2006. sz. VÉLEMÉNYE

a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlament és tanácsi rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről

ÉS

a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 1702/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről

az 1944. december 7-én, Chicagóban aláírt Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény 16. melléklete 1. kötetének 8. módosításából és 2. kötetének 5. módosításából származó változások végrehajtása érdekében

I. Általános

1. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Repülési Környezetvédelmi Bizottsága (CAEP) hatodik ülésén (CAEP/6) megállapodott abban, hogy módosítja a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény „Nemzetközi szabványok és javasolt gyakorlatok – környezetvédelem a légi járművek keltette zaj és a légi járművek hajtóművének károsanyag-kibocsátása kapcsán” című, 16. mellékletét (a továbbiakban: 16. melléklet). Az ICAO rendszere által elvégzett feldolgozás után ezeket a módosításokat a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (más néven Chicagói Egyezmény) 16. mellékletének hivatalos módosításaként fogadták el, és azok 2005. november 24-től alkalmazandók. A 16. mellékletben meghatározott környezetvédelmi követelmények képezik a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ (a továbbiakban: az alaprendelet) 6. cikkének (1) bekezdésében meghatározott alapvető környezetvédelmi követelményeket. Következésképpen a 16. mellékletben végrehajtott minden módosítás kapcsán a Közösségnek el kell döntenie, hogy saját követelményeit ki akarja-e igazítani e módosításoknak megfelelően, és amennyiben igen, kívánja-e módosítani a 6. cikkben szereplő hivatkozást annak érdekében, hogy a melléklet összhangba kerüljön az ICAO által előidézett változásokkal. Az ilyen jellegű módosítás végül oda vezethet, hogy a Bizottság által a 6. cikk végrehajtása érdekében elfogadott szabályokat ismét módosítani kell a 6. cikk (3) bekezdésének megfelelően. Ezt a célt szolgálja az Ügynökség véleménye.
2. A fent említett európai rendeletek aktualizálása és a 16. melléklet legfrissebb változatával való összehangolása érdekében két változtatásra van szükség. Ezek a következők:
 - az alaprendelet 6. cikkének módosítása a legutóbbi kiadásra mutató hivatkozás aktualizálása céljából, és
 - a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló 1702/2003/EK bizottsági rendelet mellékletének módosítása² („21. rész”)Ez a vélemény erre a két pontra vonatkozik.

Ilyen módosítások elfogadásakor a közösségi jogszabályok végrehajtásának megkönnyítése érdekében az alaprendelet 14. cikkének megfelelően az Ügynökség által kiadott szabályokat is frissíteni kell. Ezek a következők:

- a tanúsítási előírásokról szóló 2003/4/RM ügyvezető-igazgatói határozat, amely meghatározza a légi járművek által keltett zajra vonatkozó előírásoknak („CS-36”) való megfelelés elfogadható módozatait, és
- a légi járművek és a kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása megfelelőségének elfogadható módozatairól és útmutató anyagairól (a 21. részhez tartozó „Megfelelőség elfogadható

¹ HL L 240., 2002.9.7., 1. o.

² HL L 243., 2003.9.27., 6. o.

módozatai” (AMC) és „Útmutató anyagok” (GM)) szóló 2003/1/RM ügyvezető-igazgatói határozat.

További módosítás nem kezdeményezhető mindaddig, amíg az e véleményben leírt módosításokat nem hajtották végre.

3. Ezt a véleményt az Ügynökség igazgatási tanácsa által meghatározott eljárás³ szerint, az alaprendelet 14. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően fogadták el.

II. Konzultáció

4. Az alaprendelet, a 21. rész, illetve a kapcsolódó ügyvezető-igazgatói határozattervezetek módosításáról szóló bizottsági rendeletre vonatkozó véleménytervezetet 2005. július 14-én észrevételezés céljából közzétették az Ügynökség weboldalán (www.easa.eu.int).
5. A 2005. október 14-i hatánapig az Ügynökség 22 észrevételt kapott nemzeti hatóságoktól és magántársaságoktól.
6. A beérkezett észrevételek mindegyikét visszaigazolták, és a mellékelt Észrevétel-Válasz Dokumentumba (Comment Response Document, CRD) foglalták. A beérkezett észrevételek mindegyike támogatja az ICAO 5. és 8. módosításának közösségi jogszabályba foglalását, valamint a 6. cikk és a 21. rész ehhez kapcsolódó kiigazítását.
7. Számos észrevételező azonban aggodalmának adott hangot az Ügynökség azon szándéka kapcsán, amely szerint a 8. módosításnak az üzemeltetők által kötelezően a légi járművek fedélzetén tartandó zajtanúsítási dokumentumokat érintő rendelkezéseit minden tagállamnak át kell vennie. Arra számítottak, hogy a tagállamok választhatnak az ICAO által elfogadott három különböző lehetőség közül. Ez azonban, úgy tűnik, nem egyeztethető össze az alaprendelet rendelkezéseivel, amelyek egységes szabványok alkalmazását írják elő a Közösség egészén belül. Ezért nincs lehetőség arra, hogy a tagállamok döntsék el, melyik megoldást részesítik előnyben. Ezt a döntést a Közösség szintjén kell meghozni, és kivétel nélkül minden Közösségen belüli üzemeltetőnél be kell vezetni.
8. A javasolt módosításról szóló ügynökségi értesítőben (NPA) foglalt lehetőség kizárólag a 2003 szeptemberében elfogadott 21. részben foglaltakra épít. Ez a rendelet előírja az illetékes hatóságok számára, hogy az EASA 45. sz. formanyomtatványával összhangban lévő zajtanúsítványokat adjanak ki. Ezt annak idején a már akkor is jól ismert CAEP-ben folytatott munka eredményeinek megelőlegezése révén állították össze, és tükrözte a csoport európai tagjainak a legjobb zajtanúsítási dokumentációtervezet tekintetében feltételezett többségi álláspontját. Erre vonatkozóan valóban nem érkezett semmilyen észrevétel azt követően, hogy a bevezetési szabály tervezetét észrevételezési célból 2003-ban

³ Az igazgatási tanács határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról („szabályalkotási eljárásról”). EASA MB/7/03, 2003.6.27.

közzétették. Megfontolás tárgyává tehető egy másik adminisztrációs rendszerre való átállítás is, mivel azonban ez jelentős mértékben eltérne a jelenlegi közösségi jogszabályoktól, és nem volt része az NPA 15-2005 révén elindított konzultációnak, ehhez egy külön szabályalkotási folyamatra is szükség lenne, amely tisztázná egy ilyen változás előnyeit és hátrányait, valamint felkérné az érintett feleket, hogy tegyék meg az észrevételeiket egy ilyen átállással kapcsolatban. Az Ügynökség ezért előzetes értesítést szándékozik kiadni a javasolt kiegészítésről (A-NPA), amelyben kikéri az adott kérdéssel kapcsolatos véleményeket, illetve az egyik vagy másik lehetőséggel kapcsolatos preferenciákat. Amennyiben ennek a konzultációnak az eredménye azt mutatja, hogy egy adott változtatás megfelelő mértékű támogatást kapna, az Ügynökség ennek alapján szabályalkotási munkába kezd a zajdokumentációk kiadását lebonyolító adminisztrációs rendszer módosítása céljából. Ennek előmozdítása és a CAEP/6-ban foglalt módosítások megvalósításában jelentkező lehetséges késedelem csökkentése érdekében – mivel meg kell felelni az ICAO szabványainak – ez a vélemény és a CRD egyidőben kerül közzétételre a folyamatban lévő szabályalkotási munka lezárása céljából.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

9. E vélemény célja az alaprendelet 6. cikkének módosítása, a 16. melléklet legfrissebb kiadására mutató hivatkozás frissítése és a 21. rész ehhez kapcsolódó módosítása. E módosítások tartalmának magyarázata az alábbiakban olvasható.
10. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa a 16. melléklet légi járművek keltette zajról szóló I. kötetének 8. módosítását 2005. február 23-án, a 174. ülészakának 5. ülésén fogadta el. A módosítást 2005. november 24-től kell alkalmazni. Ez a módosítás a légi járművek által keltett zajoknak a zaj forrásánál való csökkentésére irányuló intézkedések hatékonyságának javítása révén tovább csökkenti a repülés környezetre gyakorolt káros hatásait. A módosítás tisztázza az alkalmazhatósági nyelvet, beleértve az alkalmazhatóságban bekövetkezett változásokat, lehetővé téve ezáltal az 5. fejezet hatálya alá tartozó repülőgépeknek a szigorúbb követelményeket tartalmazó 4. fejezet szerinti újratanúsítását. Ezenkívül tisztázza, hogy milyen helyzetekben nincs szükség a zajjal kapcsolatos rendelkezéseknek való megfelelés bizonyítására. Tisztázza a zajdokumentációval kapcsolatos adminisztrációt is, valamint az új G függelékben további útmutatást nyújt a zajtanúsítási dokumentációk adminisztrációjával kapcsolatban, illetve az új H függelékben útmutatást ad a helikopterek zajadatainak felvételéhez, amelyre a földterület-felhasználás tervezéséhez van szükség.
11. Az ICAO Tanácsa 2005. november 24-én, a 174. ülészak 5. ülésén a 16. melléklet légi járművek hajtóművének károsanyag-kibocsátásáról és üzemanyag szellőzéséről szóló II. kötetének 5. módosítását is elfogadta. Ez a módosítás a légi járművek hajtóműve által kibocsátott károsanyag-mennyiség csökkentésére irányuló intézkedések hatékonyságának javítása révén tovább csökkenti a repülés környezetre gyakorolt káros hatásait. Tartalmazza a nitrogén-oxidokra (NO_x) vonatkozó új szabványt is, amely 12%-kal alacsonyabb a korábbi értéknél.

12. A 21. rész módosításai a zajinformációk repülési kézikönyvbe való felvételére vonatkozó kötelezettség eltörlését célozzák. Ennek az a célja, hogy összhangba hozza a 21. részt a 16. melléklet I. kötetében szereplő hasonló követelmény eltörlésével. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy továbbra is lehetőség van ezen információk felvételére a repülési kézikönyvbe, mivel azonban ezeknek az információknak a zajtanúsítványban is szerepelniük kell, és annak meglétét a 21. rész az Európai Unióban regisztrált összes légi jármű esetében kötelező érvénnyel írja elő, az ilyen kettős nyilvántartás a kérdéses adatok felesleges duplikációjához vezet. További cél az EASA 45. sz. formanyomtatványának némi átszerkesztéssel járó módosítása annak érdekében, hogy összhangba kerüljön az ICAO által a 16. mellékletében javasolt formátummal.

IV. Az EASA szabályok következő módosításai

13. A 16. melléklet I. kötete az új G függelékkel egészült ki, amely útmutatót tartalmaz a zajtanúsítási dokumentáció adminisztrálásához. Ezt a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása megfelelőségének elfogadható módozatairól és útmutató anyagairól szóló (a 21. részhez tartozó „Megfelelőség elfogadható módozatai”(AMC) és „Útmutató anyagok” (GM)), 2003. október 17-i 2003/1/RM ügyvezető igazgatói határozat módosításával kívánjuk végrehajtani.
14. A 16. melléklet I. kötetében végrehajtott módosításokkal egyidőben módosították a légi járművek zajtanúsítása során alkalmazott eljárásokról szóló környezetvédelmi-műszaki kézikönyv című ICAO dokumentumot (ICAO Doc 9501 AN/929) is. Ennek az a célja, hogy a légi járművek által keltett zajra vonatkozó előírásoknak („CS-36”) való megfelelés elfogadható módozatait biztosító tanúsítási előírásokról szóló 2003/4/RM ügyvezető igazgatói határozat módosításával ezeket is befoglalják a dokumentumba.

V. Szabályozási hatásvizsgálat

15. Biztonság

Az intézkedések kapcsán nem számolunk biztonságot befolyásoló hatásokkal.

16. Gazdaság

A várakozások szerint pozitív gazdasági hatásokra számíthatunk. Az ICAO által elfogadott szabványok betartása révén az Európai Unióban regisztrált légi járműveket könnyebben elfogadják majd a világ különböző részein. A várakozások szerint az ágazat adminisztrációs terheinek kapcsolódó csökkenése és a zajdokumentációk adminisztrációjának tisztázása pozitív gazdasági hatást fog eredményezni.

17. Környezet

Azt várjuk a módosításoktól, hogy javítsanak a környezetvédelmi rendelkezéseken és fokozzák azok hatásfokát.

18. Társadalom

Semmilyen társadalmi hatást nem várunk ezektől a lehetőségektől, kivéve azt a közvetett hatást, amelyet a repülés környezetet terhelő hatásainak csökkenése okoz.

Köln, 2006. május 15.

P. GOUDOU