

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AGENTŪRAS

ATZINUMS Nr. 01/2006

Komisijas Regulai, ar ko labo Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi

UN

Komisijas Regulai, ar ko labo Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar kuru paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju,

lai ieviestu izmaiņas, kas izriet no Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī Čikāgā, 16. pielikuma I sējuma 8. grozījuma un II sējuma 5. grozījuma.

I. Vispārīgi noteikumi

1. Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Aviācijas vides aizsardzības komitejas sestā sapulce (CAEP/6) vienojās par izmaiņām starptautiskajos standartos un ieteiktajā praksē – Vides aizsardzības prasības attiecībā uz gaisa kuģu troksni un gaisa kuģu dzinēju emisiju, Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 16. pielikums (“16. pielikums”). Pēc izskatīšanas ICAO sistēmā šīs izmaiņas tika pieņemtas kā oficiālie Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, ko sauc par Čikāgas Konvenciju, 16. pielikuma labojumi, kas stājas spēkā 2005. gada 24. novembrī. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi¹ (“Pamatregula”) 6.1. pantu 16. pielikumā iekļautās vides prasības ir būtiskas vides aizsardzības prasības. Tāpēc, kad 16. pielikums tiek grozīts, Kopienai ir jāizlemj, vai tā vēlas attiecīgi pielāgot savas prasības, un, ja vēlas, tad tai jāgroza atsauce uz 6. pantu, lai tā atbilstu pēdējām izmaiņām, ko izdarījusi ICAO. Galu galā šāds grozījums var izraisīt turpmākas izmaiņas noteikumos, ko Komisija ir pieņēmusi, lai īstenotu 6. pantu, kā to pieprasa šī panta 3. punkts. Tāds ir aģentūras atzinuma nolūks.
2. Lai atjauninātu iepriekšminētos Eiropas noteikumus un saglabātu to atbilstību 16. pielikuma pēdējai versijai, vajag izdarīt divas izmaiņas. Tās ir šādas:
 - Pamatregulas 6.panta grozījums, lai atjauninātu atsauci uz pēdējo izdevumu, un
 - Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 pielikuma grozījums, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju² (“21. daļa”).

Atzinums attiecas uz šiem diviem punktiem.

Kad šādas izmaiņas tiks pieņemtas, vajadzēs arī atjaunināt noteikumus, ko aģentūra ir izdevusi saskaņā ar Pamatregulas 14. pantu, lai atvieglotu Kopienas tiesību aktu īstenošanu. Tie ir šādi:

- aģentūras izpilddirektora 2003/4RM lēmums par atestēšanas instrukciju, kas nosaka pieņemamos līdzekļus gaisa kuģu trokšņu atbilstības panākšanai (“CS-36”), un
- izpilddirektora lēmums 2003/1/RM par pieņemamiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un metodiskajiem materiāliem attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma un atbilstību vides aizsardzības prasībām sertifikāciju, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (“21. daļas AMC un GM”).

Šīs papildu izmaiņas nevar izdarīt, iekams nav izdarīti atzinumā aprakstītie grozījumi.

¹ OV L 240 / 7.9.2002., 1. lpp.

² OV L 243, 27.9.2003., 6. lpp.

3. Šis atzinums tika pieņemts, ievērojot aģentūras valdes noteikto kārtību³ saskaņā ar Pamatregulas 14. panta noteikumiem.

II. Apspriešana

4. Atzinuma projekts Komisijas Regulai, ar ko groza Pamatregulu, 21.daļa un ar to saistītie izpilddirektora lēmumi tika publicēti apspriešanai aģentūras tīmekļa vietnē (www.easa.eu.int) 2005. gada 14. jūlijā.
5. Līdz termiņa beigām, 2005. gada 14. oktobrim, aģentūra ir saņēmusi 22 piezīmes no valsts iestādēm un privātiem uzņēmumiem.
6. Visas saņemtās piezīmes ir atzītas un iekļautas pievienotajā dokumentā, kas satur atbildes uz piezīmēm (CRD). Visas saņemtās piezīmes atbalsta ICAO 5. un 8. grozījuma iekļaušanu Kopienas tiesību aktos un ar to saistīto 6. panta un 21. daļas pielāgošanu.
7. Tomēr vairākās piezīmēs bija izteiktas bažas par aģentūras nodomu pārņemt 8. grozījuma noteikumus tai daļā, kas attiecas uz trokšņu sertifikācijas dokumentāciju, kura uzņēmumiem ir jātur lidmašīnā. Piezīmju autori bija domājuši, ka dalībvalstis varēs izvēlēties kādu no trim ICAO pieņemtajām versijām. Tomēr tas liekas nesavienojami ar Pamatregulas noteikumiem, kas pieprasa vienādus standartus visā Kopienā. Tāpēc dalībvalstu ziņā nevajadzētu atstāt iespēju izlemt, kurai versijai dot priekšroku. Šāda izvēle ir jāizdara Kopienas līmenī, un tā ir jāievieš attiecībā uz visiem uzņēmumiem, nepieļaujot diskrimināciju.
8. Aģentūras paziņojumā par ierosinātiem grozījumiem (NPA) iekļautais variants pamatojas tikai uz 21. daļas saturu, kas tika pieņemts 2003. gada septembrī. Šī regula nosaka, ka kompetentās iestādes izsniedz trokšņu sertifikātus saskaņā ar EASA 45. veidlapu. Tas tika darīts gaidot CAEP darba rezultātus, kas jau bija labi zināmi un kas šķita atspoguļojam šīs grupas Eiropas biedru lielākās daļas pozīciju par labāko plānu trokšņu sertifikācijas dokumentācijai. Šajā jautājumā tiešām netika izteiktas nekādas piezīmes, kad 2003. gadā īstenošanas noteikumu projekts tikai izsniegts apspriešanai. Var izvērtēt pāriešanu uz citu administratīvo sistēmu, bet, tā kā tā būtu būtiska novirze no pašreizējiem Kopienas tiesību aktiem un nav daļa no saskaņā ar NPA 15-2005 veiktās apspriešanas, ir jāveic atsevišķs noteikumu izstrādāšanas process, kas noskaidrotu par un pret argumentus šādi pārmaiņai un lūgtu ieinteresētajām personām izteikt par to savas piezīmes. Tāpēc aģentūra grasās izdot iepriekšēju paziņojumu par ierosinātajiem grozījumiem (A-NPA), lūdzot izteikt viedokļus par šo jautājumu un izdarīt izvēli par labu vienam vai otram variantam. Ja apspriešanas rezultāti parādīs, ka pārmaiņas tiek atbalstītas pietiekamā mērā, aģentūra uz tā pamata ierosinās noteikumu izveides uzdevumu ar nolūku grozīt trokšņu dokumentu izdošanas administratīvo sistēmu. Lai paātrinātu procesu un samazinātu kavēšanos ar CAEP/6 grozījumu ieviešanu, un, tā kā ir nepieciešams ievērot ICAO standartus, šis atzinums un CRD tiek

³ Valdes lēmums par procedūru, ko aģentūrā piemēro, izdodot atzinumus, atestēšanas instrukcijas un metodiskos materiālus ("noteikumu izstrādes procedūra", EASA MB/7/03, 27.06.2003.

publicēti vienlaicīgi, lai varētu pabeigt pašreizējo noteikumu izstrādāšanas uzdevuma izpildi.

III. Aģentūras atzinuma saturs

9. Atzinuma mērķis ir grozīt Pamatregulas 6. pantu, lai varētu atjaunināt atsauci uz 16. pielikuma pēdējo izdevumu, un veikt ar to saistītos labojumus 21. daļā. Šo grozījumu saturs ir izklāstīts turpmāk.
10. 16. pielikuma I sējuma 8. grozījumu par gaisa kuģu radīto troksni pieņēma Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) 174. sesijas piektā sapulce 2005. gada 23. februārī. Tas stājās spēkā 2005. gada 24. novembrī. Tas paredz vēl vairāk samazināt aviācijas ietekmi uz vidi, stiprinot pasākumus, kas saistīti ar gaisa kuģu trokšņu samazināšanu pie to izcelsmes avota. Grozījums precizē piemērojamības valodu, iekaitot piemērojamības izmaiņas, lai nodrošinātu 5. nodaļā minēto lidmašīnu pārsertifikāciju atbilstoši stingrākām prasībām, ko paredz 4. nodaļa. Turklāt ir precizētas situācijas, kurās nav nepieciešams pierādīt atbilstību trokšņu noteikumiem. Tas arī ievieš precizējumu par trokšņu dokumentācijas administrēšanu un pievieno jaunu pielikumu G, kas paredz turpmākas vadlīnijas trokšņu dokumentācijas administrēšanai, un jaunu pielikumu H, kas sniedz vadlīnijas par to, kā iegūt datus par helikopteru radītiem trokšņiem zemes lietojuma plānošanas vajadzībām.
11. ICAO padomes 174. sesijas piektā sapulce pieņēma arī 16. pielikuma II sējuma 5. labojumu par gaisa kuģu dzinēju emisiju un degvielas atgaisošanu, kas stājās spēkā 2005. gada 24. novembrī. Tas paredz vēl vairāk samazināt aviācijas ietekmi uz vidi, stiprinot pasākumus, kas saistīti ar gaisa kuģu dzinēju emisijas samazināšanu. Tajā ietverts jauns standarts slāpekļa oksīdiem (NOx), kas ir par 12 procentiem zemāks nekā iepriekšējā standartā iekļautais lielums.
12. 21. daļas grozījumu mērķis ir atcelt pienākumu ietvert informāciju par trokšņiem lidojumu rokasgrāmatā. Tā rezultātā 21. daļa tiktu saskaņota ar 16. pielikuma I sējumu, no kura tāda pati prasība tika dzēsta. Jāņem vērā, ka lidojumu rokasgrāmatā joprojām drīkst iekļaut šo informāciju, bet, tā kā šī informācija ir minēta arī trokšņu sertifikātā, kas saskaņā ar 21. daļu ir obligāts Eiropas Savienībā reģistrētiem gaisa kuģiem, tas radītu nevajadzīgu informācijas dublēšanu. Bez tam ir paredzēts grozīt EASA 45. formas redakciju, lai tā pilnībā atbilstu ICAO 16. pielikumā ieteiktajam formātam.

IV. Nākamie grozījumi EASA noteikumos

13. 16. pielikuma I sējums tika papildināts ar jaunu pielikumu G, kas paredz vadlīnijas trokšņu sertifikātu dokumentācijas administrēšanai. Tās paredzēts ieviest grozot aģentūras izpilddirektora 2003. gada 17. oktobra lēmumu Nr. 2003/1/RM par pieņemamiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un metodiskajiem materiāliem attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma un atbilstību vides aizsardzības prasībām

sertifikāciju, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju, ("21. daļas AMC un GM").

14. Kopā ar 16. pielikuma I sējuma izmaiņām tika veiktas izmaiņas arī ICAO dokumentā - Vides aizsardzības tehniskā rokasgrāmata par procedūru lietojumu, veicot gaisa kuģu trokšņu sertifikāciju, ICAO Doc 9501 AN/929. Tās ir paredzēts pārņemt grozot aģentūras izpilddirektora 2003. gada 17. oktobra lēmumu par atestēšanas instrukciju, kas nosaka pieņemamos līdzekļus gaisa kuģu trokšņu atbilstības panākšanai ("CS-36").

V Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

15. Drošība

Nav sagaidāms, ka šie pasākumi ietekmēs drošību.

16. Ekonomiskā ietekme

Sagaidāms, ka ekonomiskā ietekme būs pozitīva. Eiropas Savienībā reģistrētos gaisu kuģus vieglāk pieņems pasaules dažādās daļās, jo tie atbildīs ICAO pieņemtajiem standartiem. Sagaidāms, ka, samazinot administratīvo pienākumu apjomu un precizējot trokšņu dokumentu administrēšanu, tiks panākts pozitīvs ekonomisks rezultāts.

17. Ietekme uz vidi

Sagaidāms, ka izmaiņas uzlabos un pastiprinās noteikumus attiecībā uz vides aizsardzību.

18. Sociālā ietekme

Nav sagaidāms, kas izmaiņām būs sociāla ietekme, neskaitot netiešo ietekmi, ko izraisīs aviācijas negatīvās ietekmes uz vidi mazināšana.

Ķelnē, 2006. gada 15. maijā

P. Gudū [*P. GOUDOU*]