



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

1. syyskuuta 2008 antama

LAUSUNTO N:o 03/2008

komission asetusta varten, jolla muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) n:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta

"CAEP/7:n täytäntöönpano"

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle komission asetuksen (EY) n:o 216/2008¹ (perusasetus) 6 artiklan muuttamista. Tämän lainsäädännöllisen toimenpiteen syyt selitetään jäljempänä.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määräämää menettelyä noudattaen² ja perusasetuksen 19 artiklan säännösten mukaisesti.

II. Kuuleminen

3. Perusasetusta muuttavaan komission asetukseen tähtäävän lausunnon luonnos (ilmoitus ehdotetusta muutoksesta - NPA n:o 2008-02) julkaistiin viraston verkkosivustolla 20. maaliskuuta 2008.
4. Määräaikaan 1. toukokuuta 2008 mennessä virasto oli saanut 3 kommenttia 3 kansalliselta ilmailuviranomaiselta.
5. Kaikki saadut kommentit on otettu huomioon ja liitetty kommenttien ja vastausten asiakirjaan (CRD), joka julkaistiin viraston verkkosivustolla 26. kesäkuuta 2008 kahden kuukauden pituista kuulemistä varten. Tämä CRD-asiakirja sisältää luettelon kaikista niistä henkilöistä ja/tai organisaatioista, jotka ovat toimittaneet virastolle kommentteja ja vastauksia. CRD-asiakirjasta saatiin vain yksi huomautus, ja koska siinä kannatettiin CRD-asiakirjaa, mitään muutoksia ei tähän asiakirjaan tarvittu.
6. Kaikissa saaduissa kommentteissa kannatetaan ICAO:n muutosten sisällyttämistä yhteisön lainsäädäntöön ja tähän liittyviä muutoksia perusasetuksen 6 artiklaan ja CS-36:een, kuten virasto on ehdottanut.

III. Viraston lausunnon sisältö

7. Tämän lausunnon tarkoituksena on perusasetuksen 6 artiklan muuttaminen siten, että ajantasaistetaan viittaus liitteen 16 viimeisimpään painokseen. Näiden muutosten sisältö selitetään seuraavassa.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I muutos 9

8. ICAO:n neuvosto hyväksyi 183:n istuntonsa neljännessä kokouksessa 7. maaliskuuta 2008 muutoksen 9 kansainvälisiin normeihin ja suositeltaviin käytäntöihin ympäristönsuojelussa ilma-alusten melun osalta (International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection - Aircraft Noise, kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen liitteen 16 nide I). ICAO:n neuvosto määräsi, että muutos tulee voimaan, paitsi miltä tahansa osin, joiden suhteen sopimuspuolten enemmistö ilmoittaisi ennen heinäkuun 20. päivää 2008, etteivät he hyväksy muutosta. Muutosta 9 sovelletaan 20. marraskuuta 2008 lähtien siltä osin, kuin se tulee voimaan. ICAO:n sopimuspuolille on ilmoitettu näistä päätöksistä 28. maaliskuuta 2008 päivättyllä ICAO:n kirjeellä (State letter AN 1/61.2-08/20).

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) n:o 216/2008 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1).

² Hallintoneuvoston päätös menettelystä, jota virasto soveltaa antaessaan lausuntoja, hyväksyntäerittelyjä ja opastusaineistoa (Rulemaking Procedure). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

9. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I muutoksen 9 tarkoituksena on selventää hallinnollisia ja teknisiä kysymyksiä, joita tulee esiin käytettäessä menettelyjä, joilla osoitetaan vaatimusten täyttäminen melusertifiointin osalta, sekä tähän liittyvää opastusta. Seuraavissa kappaleissa selitetään tarkemmin joitakin tärkeitä hallinnollisia ja teknisiä asioita, joita muutos 9 tuo mukanaan.

Muutokset soveltamista koskevaan sanamuotoon

10. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I muutoksella 8 korvattiin aikaisemmin käytetty ilmaus "certificate of airworthiness for the prototype" sanoilla "Type Certificate" niteen I luvussa 1 (Administration, hallinto). Tämä heijastaa nykyistä käytäntöä ja ajantasaisti liitteen 16 niteen I muiden ICAO:n asiakirjojen kanssa. Muutoksella 9 pyritään tekemään sama muutos Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 koko niteeseen I. Oli kuitenkin pidettävä huolta siitä, että säilytetään asiakirjassa jo käytettyyn sanaan "prototype" sisältyvä alkuperäisyyden merkitys; siksi muutoksessa 9 tehtiin pieni muutos luvun 1 kohtaan 1.10, jolla soveltamissäännöt palautettiin alkuperäiseen merkitykseensä. Tämä muutos viittasi soveltamiseen suunnitteluvaltion toimesta ja oli yhdenmukainen Chicagon yleissopimuksen liitteen 8 soveltamista koskevan sanamuodon kanssa.
11. Jotta Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I soveltamista koskeva sanamuoto olisi enemmän yhdenmukainen liitteen 8 sanamuodon kanssa, muutoksen 9 myötä liitteen 16 niteessä I viitataan nyt hakemuksen toimittamisen päivämäärään hakemuksen vastaanottamisen päivämäärän sijasta.

Tuulen nopeuteen liittyvät määritelmät

12. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä I erilaisten tuulennopeusrajojen määritelmät olivat moniselitteisiä ja epä johdonmukaisia. Selvennys oli erittäin tärkeää, koska tuulennopeusrajojen ylittäminen on yleinen syy siihen, että hyvin kalliita melusertifiointitestejä on lykättävä. Moniselitteisyydestä ja epä johdonmukaisuudesta johtuvat teknisen toteutuksen erot voisivat mahdollisesti aiheuttaa suuria eroja melusertifiointin kustannuksissa eri hakijoilla sekä mahdollisesti eroihin toistettavuudessa ja tulosten tarkkuudessa. Maailman ilmatieteen järjestön (WMO) antaman opastuksen ja ICAO:n ilmatieteen osaston asiantuntija-avun ansiosta muutos 9 merkitsee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä I säännöksiä, jotka tarjoavat teknisesti järkevät ja hyvin määritellyt erittelyt.

IEC-viittausten päivitys

13. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 nide I sisältää viittauksia useisiin sähköalan kansainvälisen standardisointijärjestön (International Electrotechnical Commission, IEC) normeihin, joissa vahvistetaan erittelyt ilma-alusten melusertifiointinissa käytettäviä laitteita varten. Vuosien kuluessa IEC on päivittänyt näitä erittelyjä elektroniikassa sekä valmistus- ja mittaustekniikassa tapahtuneen edistyksen mukaan. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 osan I muutos 9 sisältää viittaukset uusimpiin IEC-normeihin.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II muutos 6

14. ICAO:n neuvosto hyväksyi 183. istuntonsa neljännessä kokouksessa 7. maaliskuuta 2008 muutoksen 6 ilma-alusten moottorien päästöjä koskevia kansainvälisiä standardeja ja suositeltavia käytäntöjä käsittelevään osaan (International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection - Aircraft Engine Emissions, kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liite 16, nide II). ICAO:n neuvosto määräsi, että muutos tulee voimaan paitsi miltä tahansa osin, joista sopimuspuolten

enemmistö ilmoittaisi eriävän mielipiteensä 20. heinäkuuta 2008 mennessä. Niiltä osin kuin muutos 6 tulee voimaan, sitä sovelletaan 20. marraskuuta 2008 lähtien. Näistä päätöksistä ICAO on ilmoittanut sopimusvaltioille 2. huhtikuuta 2008 päivätyllä ICAO:n kirjeellä (State letter AN 1/62.2-08/21).

15. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II muutos 6 koskee teknisiä ja hallinnollisia asioita, lähinnä moottorin sertifiointiin liittyviä menettelyjä, joilla osoitetaan vaatimusten noudattaminen, ja opastusta. Seuraavissa kohdissa kuvataan tarkemmin joitakin tärkeimpiä hallinnollisia ja teknisiä kysymyksiä, joita muutos 6 on tuonut mukanaan.

Nykyiset kaasupäästöt koskevat korjaukset peruspäiväolosuhteissa

16. Ilmailuun liittyvän ympäristönsuojelun komitea CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) on aikaisemmin esittänyt joitakin huolenaiheita ottaen huomioon, että

- 1) Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä II terminologia, joka liittyy moottorin vertailuolosuhteiden ja ilmakehän perusolosuhteiden korjauksiin, ei ole johdonmukainen,
- 2) kosteuskorjausten osalta käytetyt termit eivät olleet selkeitä ja
- 3) useita näennäisesti samaa tarkoittavia termejä oli käytetty kuvaamaan työntövoiman säätämistä.

Näiden epä johdonmukaisuuksien korjaamiseksi Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II muutos

- 1) sisältää tarkistetun tekstin, jossa täsmennetään selkeästi standardimoottorin vertailuolosuhteisiin ja ilmakehän perusolosuhteisiin tehtävät korjaukset,
- 2) tekee selvän eron käytettyjen kahden kosteuteen liittyvän termin välillä ja
- 3) käyttää termiä "landing and take-off (LTO) operating modes", kun viitataan erityisiin LTO-syklin vaiheisiin, ja termiä "thrust setting", kun viitataan ei-spesifisiin käyttöolosuhteisiin.

Nykyisten polttoainemääräysten tarkistus

17. Vaatimuksia vastaavan polttoaineen saatavuuden tarkistus oli osoittanut, että yleisesti saatavilla olevat polttoaineet eivät useinkaan täyttäneet joitakin erittelyn raja-arvoja. Erittelyn muuttaminen sellaiseksi, että kaikki saatavilla olevat polttoaineet olisivat sen mukaisia, vaikuttaisi kuitenkin vaatimusten tiukkuuteen. Siksi Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II muutos 6 sallii poikkeamiset polttoaine-erittelyjen vaatimuksista, kunhan sovelletaan sovittuja korjauksia. Muutos 6 vähentää sertifiointikustannuksia sallimalla sen, että valmistajat voivat käyttää paikallisesti saatavilla olevia polttoaineita, jos sovelletaan hyväksyttäviä korjauksia, joilla eliminoidaan tämän mahdollinen vaikutus testin tuloksiin. Ilman tätä muutosta olisi hyvin todennäköistä, että CAEP:tä pyydetäisiin säännöllisesti muuttamaan polttoaine-erittelyä ottaen huomioon tulevan vaihtelun polttoaineiden saatavuudessa.

Muutokset, jotka sallivat ruostumattoman teräksen lisäksi vaihtoehtoisten materiaalien käytön näytteenottolaitteissa

18. Päästönäytteiden ottamiseen nykyaikaisten turbiinimoottorien takaa tarvitaan sellaisista materiaaleista rakennettuja näytteenottolaitteita, jotka kestävät ilma-aluksen

tehokkaan käytön aikana syntyvää lämpö- ja rakennekuormitusta. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 nide II sisältää näytteenottolaitteen valmistusta koskevat vaatimukset, ja toistaiseksi ainoa mainittu materiaali on ollut ruostumaton teräs. Hiljattain tehdyissä sertifiointitesteissä, joissa joidenkin valmistajien uusimman teknologian mukaisia moottoreita testattiin käyttäen ruostumattomasta teräksestä tehtyjä näytteenottolaitteita, jotka olivat Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II mukaisia, oli aiheutunut näytteenottolaitteisiin liittyviä ongelmia, jotka olivat johtaneet kalliisiin viivästyksiin testausaikatauluissa. Tämän ongelman helpottamiseksi oli käytetty vahvemmassa materiaalista tehtyjä näytteenottolaitteita, kun valmistajat, jotka työskentelivät yhdessä hyväksyntäviranomaisten kanssa, olivat osoittaneet, että päästömittausten tarkkuus ei kärsinyt. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II muutos 6 sisältää tekstin, joka antaa valmistajille mahdollisuuden tehdä päästöjen mittaamiseen tarkoitettuja laitteita materiaaleista, jotka kestävät lämpöä riittävästi, kunhan nämä materiaalit eivät reagoi muiden aineiden kanssa.

Vaikutus viraston sääntöihin

19. Perusasetuksessa määritellään ympäristönsuojelun oleelliset vaatimukset viittaamalla Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 16. Asetuksen 6 artiklan 2 kohdassa säädetään, että kun Chicagon yleissopimuksen liitettä 16 on muutettu, voidaan tehdä mukautuksia saman asetuksen 65 artiklan 3 kohdassa esitetyn menettelyn mukaisesti, jotta ympäristönsuojelun oleelliset vaatimukset saatettaisiin tarpeen mukaan yhdenmukaisiksi asiaan liittyvien ICAO:n normien kanssa.
20. Vaikka Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I muutos 9 ja liitteen 16 niteen II muutos 6 eivät anna suoraan suosituksia melu- ja päästönormien tiukkuudesta, nämä muutokset tukkivat porsaanreikiä ja edesauttavat kaikkien hakijoiden yhtäläistä kohtelua. Koska jotkin näistä muutoksista vaikuttavat itse vaatimusten muotoiluun, kyseiset Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 parannukset olisi syytä sisällyttää yhteisön lainsäädäntöön. Tässä lausunnossa ehdotetaan sellaista lainsäädännön mukauttamista Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I muutoksen 9 ja liitteen 16 niteen II muutoksen 6 hyväksymisen jälkeen.
21. Virasto on tarkastellut perusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan viittausta liitteen 16 niteiden I ja II viimeisiin muutoksiin ja tullut siihen tulokseen, että teksti sellaisena kuin se on annettu saattaisi herättää kysymyksiä siitä, sovelletaanko vain viimeisimpien muutosten vaatimuksia vai liitteen 16 kokonaisten lukujen vaatimuksia. Tämän vuoksi virasto aikoo ehdottaa uutta perusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan tekstiä (ks. liite: Ehdotettu asetuksen muutos).

IV. Sääntelyvaikutusten arviointi

Turvallisuus

22. Näistä toimenpiteistä ei odoteta koituvan mitään vaikutuksia turvallisuuteen.

Taloudelliset vaikutukset

23. Taloudellisten vaikutusten odotetaan olevan myönteisiä. Kun noudatetaan ICAO:n hyväksymiä standardeja, eurooppalaiset tuotteet ja Euroopan unionissa rekisteröidyt ilma-alukset hyväksytään helpommin muissakin osissa maailmaa. ICAO:n muutosten hyväksyminen sellaisinaan vähentää lisäksi alan hallinnollista kuormitusta, millä odotetaan olevan myönteinen taloudellinen vaikutus.

Ympäristövaikutukset

24. ICAO:ssa hyväksytyjen muutosten odotetaan vaikuttavan myönteisesti ympäristöön, sillä muutosten uskotaan selvittävän moniselitteisyyttä ja epäjohtonmukaisuuksia, selventävän asioita, ajantasaistavan sääntelyä viimeisimmän teknisen kehityksen mukaan ja tarjoavan teknisesti järkevät ja hyvin määritellyt erittelyt.

Yhteiskunnalliset vaikutukset

25. Muita yhteiskunnallisia vaikutuksia ei odoteta paitsi välillisesti se, että lentotoiminnan kielteiset vaikutukset ympäristöön lievittyvät.

Maailmanlaajuinen harmonisointi

26. Vain jos ICAO:ssa päätetyt muutokset hyväksytään sellaisinaan, voidaan varmistaa, että yhteisön säännöt ovat yhdenmukaiset ICAO:n maailmanlaajuisten sääntöjen kanssa.

Muut ilmailuvaatimukset, jotka ovat viraston toimivaltuuksien ulkopuolella

27. On odotettavissa, että maailman muut ilmailuviranomaiset hyväksyvät muutokset sellaisinaan.

Yhteenveto ja loppuarviointi

28. Edellä esitetyn perusteella ja ICAO:n tehtyä laajojen keskustelujen jälkeen päätöksensä suositellaan muutosten hyväksymistä.

Köln 1. syyskuuta 2008

P. GOUDOU
Johtaja