



## **NUOMONĖ NR. 03/2008**

### **EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪRA**

**2008 m. rugsėjo 1 d.**

**dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB**

***„CAEP/7 įgyvendinimas“***

## I. Bendroji informacija

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos Reglamento (EB) Nr. 216/2008<sup>1</sup> (toliau - Pagrindinis reglamentas) 6 straipsnį. Šios taisyklių kūrimo veiklos pagrindas nurodomas toliau.
2. Ši nuomonė buvo priimta pagal Europos aviacijos saugos agentūros (toliau –Agentūra) Valdančiosios tarybos tiksliai apibrėžtą tvarką<sup>2</sup>, remiantis Pagrindinio reglamento 19 straipsniu.

## II. Konsultacijos

3. Nuomonės dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Pagrindinį reglamentą (Pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą –(angl.– NPA) Nr. 2008-02), projektas buvo paskelbtas Agentūros tinklalapyje 2008 m. kovo 20 d.
4. Iki paskutinės komentarų pateikimo dienos – 2008 m. gegužės 1 d. – Agentūra gavo 3 komentarus iš 3 nacionalinių aviacijos institucijų.
5. Buvo išsiųsti visų komentarų gavimo patvirtinimai, o patys komentarai įtraukti į Atsakymo į komentarus dokumentą (angl. - CRD), kuris 2008 m. birželio 26 d. buvo paskelbtas Agentūros tinklalapyje, kad suinteresuoti asmenys galėtų su juo susipažinti per dviejų mėnesių laikotarpį. Šiame dokumente galima rasti visų pastabas pateikusių asmenų ir (arba) organizacijų sąrašą ir Agentūros atsakymus. Per du mėnesius gautas tik vienas atsiliepimas apie CRD. Kadangi atsiliepime buvo pritariama CRD, pastarojo keisti nereikėjo.
6. Visuose gautuose komentaruose pritariama Agentūros pasiūlymui į Bendrijos teisės aktus įkelti ICAO pakeitimus ir iš dalies pakeisti Pagrindinio reglamento 6 straipsnį ir CS-36.

## III. Agentūros nuomonės turinys

7. Šia nuomone siekiama iš dalies pakeisti Pagrindinio reglamento 6 straipsnį, kad jame atsispindėtų nuoroda į naujausią 16 priedo redakciją. Šių pakeitimų turinys išdėstytas toliau.

### Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitimas

8. 2008 m. kovo 7 d. ICAO Taryba savo ketvirtajame 183-iosios sesijos posėdyje patvirtino Tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, Aplinkos apsaugos – orlaivių keliamo triukšmo (Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo I tomo) 9-ąjį pakeitimą. ICAO taryba nurodė, kad pakeitimai įsigalios, išskyrus tuos, kuriems dauguma Susitariančiųjų šalių iki 2008 m. liepos 20 d. pareikš nepritariančios. 9 pakeitimas nustatytu mastu įsigalios 2008 m. lapkričio 20 d. ICAO Susitariančiosios šalys apie šiuos sprendimus buvo informuotos 2008 m. kovo 28 d. laišku AN 1/61.2-08/20.

---

<sup>1</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 03 19, p. 1).

<sup>2</sup> Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių nustatymo procedūra). EASA MB 08-2007, 2006 06 13.

9. Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitimo tikslas – paaiškinti kai kuriuos administracinius ir techninius klausimus, kurie kyla taikant demonstravimo schemas ir tam tikras orlaivių triukšmo sertifikavimo rekomendacijas. 9 pakeitimu įvesti pagrindiniai administraciniai ir techniniai klausimai pristatomi išsamiau tolesnėse pastraipose.

#### *Vartojamos kalbos pakeitimai*

10. Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 1 skyriuje (Administracija) anksčiau vartotas išsireiškimas „prototipo tinkamumo skraidyti pažymėjimas“ 8 pakeitime buvo pakeistas žodžiais „tipo pažymėjimas“. Tai atspindėjo tuometinę terminų vartoseną ir priderino 16 priedo I tomą prie kitų ICAO dokumentų. 9 pakeitimu siekiama padaryti tą patį pakeitimą visame Čikagos konvencijos 16 priedo I tome. Tačiau reikia stengtis išlaikyti tame dokumente anksčiau vartoto žodžio „prototipas“ perteikiamą originalumo mintį, todėl 9 pakeitimu 1 skyriaus 1.10 pastraipoje buvo įvestas mažas pakeitimas, kad taikymo taisyklės atgautų jų pirminę reikšmę. Šis pakeitimas darė nuorodą į projektavimo valstybę ir todėl atitiko Čikagos konvencijos 8 priede vartojamą kalbą.
11. Siekiant kad Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitimo kalba būtų suderinta su Čikagos konvencijos 8 priedo kalba, jame dabar vartojamas terminas „paraiškos pateikimo data“, o ne „paraiškos priėmimo data“.

#### *Su vėjo greičiu susiję apibrėžimai*

12. Ligi šiol Čikagos konvencijos 16 priedo I tome minimos vėjo greičio ribos buvo neaiškios ir prieštaringos. Buvo būtina pateikti paaiškinimą, kadangi brangiai kainuojantys triukšmo sertifikavimo testai buvo nutraukiami dėl vėjo greičio ribų viršijimo. Kadangi dėl neaiškių ir prieštaringų vėjo greičio ribų skiriasi bandymų techninis įgyvendinimas, įvairiems pareiškėjams gali tekti mokėti skirtingas kainas už triukšmo sertifikavimą ir dėl to bandymus gali reikėti pakartoti, o jų rezultatai gali skirtis. Naudojantis Pasaulinės meteorologijos organizacijos (angl.- WMO) rekomendacijomis ir ICAO Meteorologijos skyriaus ekspertų patarimais, į Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitimą įtrauktos nuostatos, kurios sudaro pagrindą techniškai pagrįstoms ir gerai apibrėžtoms specifikacijoms.

#### *IEC nuorodų atnaujinimas*

13. Čikagos konvencijos 16 priedo I tome yra keletas nuorodų į Tarptautinės elektrotechnikos komisijos (IEC) standartus, kuriais remiantis nustatomos orlaivio keliamo triukšmo sertifikavimui naudojamos įrangos specifikacijos. Laikui bėgant IEC šias specifikacijas vis atnaujindavo, kad jos atspindėtų elektronikos, gamybos ir matavimo technikos pažangą. Naujausi IEC standartai įtraukti į Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitimą.

#### Čikagos konvencijos 16 priedo II tomo 6 pakeitimas

14. 2008 m. kovo 7 d. ICAO taryba savo ketvirtajame 183-iosios sesijos posėdyje patvirtino Tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos, Aplinkos apsaugos – orlaivių variklių triukšmo emisijų (Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 16 priedo II tomo) 6-ąjį pakeitimą. ICAO taryba nurodė, kad pakeitimai įsigalios, išskyrus tuos, kuriems dauguma Susitariančiųjų šalių iki 2008 m. liepos 20 d. pareišk nepritariančios. 6 pakeitimas nustatytu mastu įsigalios nuo 2008 m. lapkričio 20 d. ICAO Susitariančiosios šalys apie šiuos sprendimus buvo informuotos 2008 m. kovo 28 d. laišku AN 1/62.2-08/20.

15. Čikagos konvencijos 16 priedo II tome nagrinėjami administraciniai ir techniniai klausimai, kurie daugiausia susiję su demonstravimo schemų ir variklių sertifikavimo rekomendacijų modernizavimu. Tolesnėse pastraipose išsamiau pristatomi į 6 pakeitimą įtraukti pagrindiniai administraciniai ir techniniai klausimai.

*Dabartinio išmetamųjų dujų kiekio peržiūra ir atskaitinės dienos sąlygų pataisos*

16. Praeityje Aviacijos aplinkos apsaugos komitetas (CAEP) jau yra nurodęs šiuos problematinius dalykus:

- 1) Čikagos konvencijos 16 priedo II tomo terminologija, susijusi su variklio etaloninių sąlygų pataisymais ir atmosferos etaloninėmis sąlygomis, yra nesuderinta,
- 2) drėgnumo pataisoms naudojami terminai buvo neaiškūs, ir
- 3) traukos nustatymui aprašyti buvo naudojami keli ekvivalentiški terminai.

Siekiant suderinti terminus, Čikagos konvencijos 16 priedo II tomo 6 pataisyme

- 1) pateiktas peržiūrėtas tekstas, kuris tiksliai nurodo, kokios pataisos daromos standartinio variklio ir atmosferos etaloninėms sąlygoms;
- 2) nurodomas aiškus skirtumas tarp dviejų naudotų skirtingų drėgnumo terminų, ir
- 3) terminas „kilimo ir tūpimo (LTO) veikimo režimas“ naudojamas, kai kalbama apie specialius LTO ciklo taškus, o terminas „traukos nustatymas“ naudojamas kalbant apie nespecifines veikimo sąlygas.

*Dabartinių reikalavimų degalams specifikacijų peržiūra*

17. Peržiūrint degalų prieinamumo specifikacijas nustatyta, kad paprastai prieinami degalai dažnai neatitinka daugelio specifikacijų. Tačiau jei specifikacijos būtų iš dalies pakeistos taip, kad apimtų visus prieinamus degalus, jos nebebūtų tokios griežtos. Todėl Čikagos konvencijos 16 priedo II tomo 6 pakeitimas leidžia nukrypti nuo degalų specifikacijų reikalavimų, kuriems taikomi susitarti pakeitimai. 6 pakeitimu padaryti pokyčiai sumažins sertifikavimo išlaidas, taip leisdami gamintojams naudoti vietoje prieinamus degalus, kuriems bus taikomi sutarti pataisymai, kad nebūtų daromas poveikis testo rezultatams. Be šio pakeitimo CAEP greičiausiai turėtų nuolat iš dalies keisti degalų specifikaciją, kad atsižvelgtų į būsimus degalų tiekimo nukrypimus.

Nerūdijančiam plienui alternatyvias bandinių medžiagas leidžiantys naudoti pakeitimai

18. Reikalaujama, kad dujų turbininių variklių triukšmo emisijų bandiniams būtų naudojamos bandinių priemonės, pagamintos iš medžiagų, kurios gali atlaikyti šilumos ir struktūrinį krūvį didelės jėgos veikimo metu. Čikagos konvencijos 16 priedo II tome apibrėžiamos bandinių priemonės gamybos specifikacijos ir ligi šios vienintelė nurodyta medžiaga buvo nerūdijantis plienas. Neseni kai kurių gamintojų naujausių technologijų variklių, kuriuose naudotas Čikagos konvencijos II tomo 16 priede nurodytas nerūdijantis plienas, sertifikavimo testai parodė bandinių techninės įrangos problemas, dėl kurių bandymai buvo atidėti ir dėl to patirta išlaidų. Siekiant sumažinti šią problemą, vietoj nerūdijančio plieno bandinių gamybai buvo vartojamos atsparesnės medžiagos, po to, kai kartu su sertifikavimo institucijomis dirbantys gamintojai parodė, jog emisijų matavimų tikslumas buvo išlaikytas. Čikagos konvencijos 16 priedo II tome dėl to įvestas tekstas, kuris leidžia emisijų matavimo bandinius gaminti iš medžiagų, kurios atsparios atitinkamai temperatūrai ir nėra reaktyvios.

### Poveikis Agentūros taisyklėms

19. Remiantis Čikagos konvencijos 16 priedu, Pagrindiniame reglamente apibrėžiami pagrindiniai aplinkos apsaugos reikalavimai. Pagrindinio reglamento 6 straipsnio 2 dalyje nurodyta, jog kai iš dalies keičiama Čikagos konvencija ir jos priedai, reikia remtis to paties reglamento 65 straipsnio 3 dalyje nurodyta procedūra, norint prisitaikyti prie ICAO pagrindinių reikalavimų aplinkos apsaugai.
20. Kadangi Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitime nenurodytos aiškios rekomendacijos dėl triukšmo ir emisijų standartų griežtumo, šie pakeitimai, kaip paaiškinta aukščiau, užpildo spragas ir padeda pasiekti visų pareiškėjų lygus traktavimo. Kadangi kai kurie iš šių pokyčių veikia pačių reikalavimų formulavimą, yra poreikis šiuos pagerinimus iš Čikagos konvencijos 16 priedo perkelti į Bendrijos teisę. Šioje nuomonėje siūloma tai padaryti remiantis Čikagos konvencijos 16 priedo I tomo 9 pakeitimu ir 16 priedo II tomo 6 pakeitimu.
21. Agentūra išanalizavo Pagrindinio reglamento 6 straipsnio 1 dalyje daromą nuorodą į 16 priedo I ir II tomų paskutinius pakeitimus ir priėjo išvados, kad tekstas, toks koks yra, gali kelti klausimą, ar tik paskutinių pakeitimų reikalavimai ar visų 16 priedo skyrių reikalavimai yra taikomi. Todėl Agentūra galvoja pasiūlyti naują Pagrindinio reglamento 6 straipsnio 1 dalies tekstą (žr. priedėlį: pasiūlytas reglamento keitimas).

## **IV. Reguliavimo poveikio įvertinimas**

### Saugumas

22. Nenumatyta jokie šių priemonių poveikio saugumui.

### Ekonomika

23. Tikimasi, kad poveikis ekonomikai bus teigiamas. Laikantis ICAO priimtų standartų, Europos Sąjungoje registruoti orlaiviai bus lengviau priimami įvairiose pasaulio šalyse. Su ICAO standartų patvirtinimu susijęs administracinės naštos pramonei sumažėjimas turėtų turėti teigiamą ekonominį poveikį.

### Aplinkosauga

24. ICAO priimti pakeitimai, turėtų turėti teigiamą poveikį aplinkai, kadangi tikima, kad padaryti pakeitimai pašalina netikslumus ir prieštaringus terminus, paaiškina, pateikia naujausius techninius pokyčius ir įveda techniškai pagrįstas ir gerai apibrėžtas specifikacijas.

### Socialinė sfera

25. Tikimasi, kad pasirinktos galimybės neturės poveikio socialinei sferai, išskyrus netiesioginį neigiamo aviacijos poveikio aplinkai sušvelninimą.

### Visuotinis derinimas

26. Jei ICAO priimti pakeitimai nekeičiami, tada užtikrinama, kad Bendrijos taisyklės nuosekliai atitinka bendrąsias ICAO priimtas taisykles.

### Kiti aviacijos reikalavimai už Agentūros kompetencijos ribų

27. Tikimasi, kad kitos pasaulio aviacijos institucijos priims pakeitimus jų netaisydamos.

Santrauka ir galutinis vertinimas

28. Remdamasi anksčiau paminėtais dalykais ir po ilgų diskusijų ICAO priimtu sprendimu, Agentūra rekomenduoja priimti šiuos pakeitimus.

Kelnas, 2008 m. rugsėjo 1 d.

P. GOUDOU  
Vykdomasis direktorius