



OPINIA NR 03/2008

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 1 września 2008 r.

dotycząca rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

„Wdrożenie CAEP/7”

I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zasugerowanie Komisji zmiany art. 6 rozporządzenia Komisji (WE) nr 216/2008¹ (rozporządzenie podstawowe). Przyczyny niniejszej zmiany wyszczególniono poniżej.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)², zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia podstawowego.

II. Konsultacje

3. Projekt opinii dotyczącej rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie podstawowe (zawiadomienie o proponowanej zmianie NPA nr 2008-02) opublikowano na stronie internetowej Agencji w dniu 20 marca 2008 r.
4. Do chwili upływu terminu w dniu 1 maja 2008 r., Agencja otrzymała 3 uwagi od 3 krajowych organów lotnictwa.
5. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do dokumentu reakcji na uwagi (CRD) opublikowanego na stronie internetowej Agencji w dniu 26 czerwca 2008 r. w celu dwumiesięcznych konsultacji. Dokument zawiera listę wszystkich osób i/lub organizacji, które wniosły uwagi, oraz odpowiedzi Agencji. W odpowiedzi na CRD otrzymano tylko jedną uwagę. W uwadze tej opowiedziano się za CRD, więc nie były konieczne żadne zmiany.
6. We wszystkich otrzymanych uwagach opowiedziano się za włączeniem poprawek ICAO do ustawodawstwa Wspólnoty oraz powiązanych zmian art. 6 rozporządzenia podstawowego i statusu certyfikacji CS-36, zgodnie z propozycjami Agencji.

III. Treść opinii Agencji

7. Celem niniejszej opinii jest wprowadzenie zmiany do art. 6 rozporządzenia podstawowego w celu aktualizacji odesłania do najnowszego wydania załącznika 16. Treść tych zmian wyjaśniono poniżej.

Poprawka nr 9 do załącznika 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej

8. Poprawka nr 9 do „Międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk: Ochrona środowiska naturalnego - hałas lotniczy” (załącznik 16, tom I, do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym) została przyjęta przez Radę ICAO podczas czwartego posiedzenia na 183. sesji w dniu 7 marca 2008 r. Rada ICAO określiła, że poprawka wejdzie w życie, z wyjątkiem jakiegokolwiek części, w przypadku której większość umawiających się państw poinformuje o braku akceptacji przed dniem 20 lipca 2008 r. O ile poprawka nr 9 wejdzie w życie, będzie ona obowiązywać od dnia 20 listopada 2008 r. Co się tyczy tych decyzji, umawiające się państwa ICAO zostały powiadomione oficjalnym pismem ICAO AN 1/61.2-08/20 z dnia 28 marca 2008 r.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

² Decyzja zarządu dotycząca procedury stosowanej przez Agencję przy wydawaniu opinii, specyfikacji w odniesieniu do świadectw i materiałów wytycznych (procedura ustalania przepisów). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

9. Celem poprawki nr 9 do załącznika 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej jest wyjaśnienie kwestii administracyjnych i technicznych powstających w wyniku zastosowania schematów demonstracyjnych i powiązanych wytycznych dla certyfikacji w zakresie hałasu lotniczego. W poniższych punktach bardziej szczegółowo opisano kilka ważniejszych kwestii administracyjnych i technicznych objętych poprawką nr 9.

Zmiany w sformułowaniu dotyczącym możliwości stosowania

10. W poprawce nr 8 do załącznika 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej zastąpiono wcześniej używane wyrażenie „certyfikat zdatności do lotu dla prototypu” słowami „certyfikat typu” w tomie I, rozdziale 1 (Administracja). Było to odbiciem aktualnego użycia i dostosowywało załącznik 16, tom I, do innych dokumentów ICAO. Z kolei celem poprawki nr 9 jest wprowadzenie tej samej zmiany w całym załączniku 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej. Należy jednak zadbać o to, by utrzymać znaczenie oryginalności zawarte w słowie „prototyp” już użytym w tym dokumencie; zatem w ust. 1.10 rozdziału 1 wprowadzono poprawką nr 9 drobną zmianę w celu przywrócenia oryginalnego znaczenia przepisom dotyczącym możliwości stosowania. Zmiana ta odnosiła się do wniosku składanego przez państwo projektu i była więc spójna ze sformułowaniem dotyczącym możliwości stosowania zastosowanym w załączniku 8 do Konwencji chicagowskiej.
11. W celu dalszego dostosowania do załącznika 8 do Konwencji chicagowskiej sformułowanie dotyczące możliwości stosowania w poprawce nr 9 do załącznika 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej odnosi się obecnie raczej do daty przedłożenia wniosku niż do daty przyjęcia wniosku.

Definicje dotyczące prędkości wiatru

12. Do tej pory definicje różnych limitów prędkości wiatru w załączniku 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej były niejednoznaczne i niespójne. Doprecyzowanie było tu szczególnie ważne, ponieważ przekraczanie limitów prędkości wiatru jest powszechną przyczyną obowiązku zawieszania bardzo drogich testów dotyczących certyfikacji w zakresie hałasu. Różnice we wdrażaniu technicznym spowodowane niejednoznacznościami i niejasnościami mogły potencjalnie prowadzić do dużych różnic w kosztach certyfikacji w zakresie hałasu u różnych wnioskodawców, a także potencjalnie do różnic w zakresie powtarzalności i dokładności testów. Z zastosowaniem wytycznych opublikowanych przez Światową Organizację Meteorologiczną (World Meteorological Organization, WMO) i z pomocą ekspertów z Sekcji Meteorologicznej ICAO, poprawka nr 9 do załącznika 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej wprowadza przepisy stwarzające technicznie uzasadniony i dobrze zdefiniowany zestaw specyfikacji.

Aktualizacja odniesień IEC

13. Załącznik 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej zawiera odesłania do kilku norm Międzynarodowej Komisji Elektrotechnicznej (IEC), które ustalają specyfikacje dla sprzętu używanego w certyfikacji w zakresie hałasu lotniczego. Przez lata specyfikacje te były aktualizowane przez IEC, tak by odzwierciedlały postęp w elektronice, technikach wytwarzania i pomiaru. Poprawka nr 9 do załącznika 16, tom I, do Konwencji chicagowskiej wprowadza odesłania do najnowszych norm IEC.

Poprawka 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej

14. Poprawka nr 6 do „Międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk: Ochrona środowiska naturalnego - emisja silników statków powietrznych” (załącznik 16, tom II, do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym) została przyjęta przez Radę ICAO podczas czwartego posiedzenia na 183. sesji w dniu 7 marca 2008 r. Rada ICAO

określiła, że poprawka wejdzie w życie, z wyjątkiem jakiegokolwiek części, w przypadku której większość umawiających się państw poinformuje o braku akceptacji przed dniem 20 lipca 2008 r. O ile poprawka nr 6 wejdzie w życie, będzie ona obowiązywać od dnia 20 listopada 2008 r. Co się tyczy tych decyzji, umawiające się państwa ICAO zostały powiadomione oficjalnym pismem ICAO AN 1/62.2-08/21 z dnia 2 kwietnia 2008 r.

15. Poprawka nr 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej obejmuje kwestie administracyjne i techniczne, głównie dotyczące modernizacji schematów demonstracyjnych i wytycznych dla certyfikacji w zakresie silników. W poniższych punktach bardziej szczegółowo opisano kilka ważniejszych kwestii administracyjnych i technicznych objętych poprawką nr 6.

Przegląd obecnych wskaźników korekcji emisji gazowych wobec referencyjnych warunków dziennych

16. W przeszłości Komitet ICAO ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa (CAEP) zwrócił uwagę na szereg obszarów wzbudzających obawy ze względu na fakt, że:

- 1) w załączniku 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej terminologia związana z poprawkami do referencyjnych warunków pracy silnika i referencyjnych warunków atmosferycznych nie jest spójna,
- 2) wyrażenia stosowane do opisu korekcji wilgotności nie są jasne i
- 3) do opisu warunków siły ciągu zastosowano kilka pozornie równoważnych terminów.

W celu uzgodnienia tych niespójności w poprawce nr 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej

- 1) znajduje się poprawiony tekst jasno określający obowiązujące korekcje referencyjnych warunków pracy silnika i referencyjnych warunków atmosferycznych,
- 2) wprowadza się jasne rozróżnienie między dwoma różnymi zastosowanymi terminami odnośnie do wilgotności i
- 3) stosuje się termin „tryby operacyjne startu i lądowania”, odnosząc się do konkretnych punktów cyklu startu i lądowania, natomiast termin „warunki siły ciągu” stosuje się, odnosząc się do niekonkretnych warunków operacyjnych.

Przegląd obecnych wymogów dotyczących specyfikacji paliw

17. Przegląd dostępności paliw spełniających wymogi specyfikacji wykazał, że ogólnie rzecz biorąc, dostępne paliwa często nie spełniają szeregu limitów specyfikacji. Poprawienie specyfikacji w celu objęcia nią wszystkich dostępnych rodzajów paliwa miałyby jednak wpływ na rygorystyczność przepisów. Z tego względu w poprawce nr 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej zezwala się na odstępstwa od wymogów dotyczących specyfikacji paliw z zastrzeżeniem stosowania ustalonych korekcji. Zmiany dokonane w poprawce nr 6 ograniczą koszty certyfikacji, umożliwiając producentom stosowanie dostępnych w danym miejscu paliw, z zastrzeżeniem stosowania akceptowalnych korekcji w celu wyeliminowania jakiegokolwiek wpływu na wyniki testowe. Bez tej zmiany wystąpiono by prawdopodobnie z wnioskiem do CAEP o regularną zmianę specyfikacji paliw w celu uwzględnienia przyszłych wahań w dostawach paliw.

Poprawki w celu zezwolenia stosowania próbek materiałów alternatywnych dla stali nierdzewnej

18. Pobieranie próbek emisji z nowoczesnych gazowych silników turbinowych wymaga użycia narzędzi do pobierania próbek wyprodukowanych z materiałów wytrzymałych na termiczne i strukturalne obciążenia wywierane podczas działań o dużej mocy. Załącznik 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej określa charakterystykę wytwarzania takiego narzędzia i do tej pory jedynym wymienionym materiałem była stal nierdzewna. W niedawnych testach certyfikacyjnych przeprowadzonych przez niektórych producentów najnowocześniejszych technologicznie silników wykorzystujących stalowe narzędzia do pobierania próbek określone w załączniku 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej, pojawiły się problemy ze sprzętem do pobierania próbek, co doprowadziło do kosztownych opóźnień w harmonogramach testów. Aby zapobiec takim problemom, użyto narzędzi do pobierania próbek wykonanych z materiałów o większej odporności niż stal nierdzewna, po wykazaniu przez producentów współpracujących z organami certyfikującymi, że dokładność pomiarów emisji nie została z tego powodu zmniejszona. W związku z tym poprawka nr 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej wprowadza tekst, umożliwiający producentom wytwarzanie narzędzi do pomiaru emisji z materiałów o odpowiedniej odporności na temperatury, o ile są niereaktywne.

Wpływ na przepisy Agencji

19. Rozporządzenie podstawowe określa podstawowe wymogi ochrony środowiska, odwołując się do załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej. Art. 6 ust. 2 określa, że po wprowadzeniu zmian do załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej, można dostosować przepisy zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 5 tego samego rozporządzenia, w celu zachowania odpowiedniej zgodności podstawowych wymogów w zakresie ochrony środowiska z odpowiednimi normami ICAO.

20. Choć w poprawce nr 9 do załącznika 16, tom I, i poprawce nr 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej nie przedstawiono żadnych jednoznacznych zaleceń odnośnie do stopnia rygorystyczności norm dotyczących hałasu i emisji, poprawki te, jak wyjaśniono powyżej, wypełniają pewne luki i pomagają w równym traktowaniu wszystkich wnioskodawców. Jako że niektóre z tych zmian wpływają na sposób sformułowania samych wymogów, istnieje potrzeba transponowania zmian załącznika 16 do Konwencji chicagowskiej do prawa wspólnotowego. Niniejsza opinia proponuje dokonanie takiej adaptacji po przyjęciu poprawki nr 9 do załącznika 16, tom I, i poprawki nr 6 do załącznika 16, tom II, do Konwencji chicagowskiej.

21. Agencja przeanalizowała odniesienie do ostatnich poprawek do załącznika 16, tomy I i II, w art. 6 ust. 1 rozporządzenia podstawowego i uznała, że tekst, w takiej postaci, może wzbudzać wątpliwości co do tego, czy należy stosować jedynie wymogi ostatnich poprawek, czy wymogi wszystkich rozdziałów załącznika 16. Z tego względu Agencja planuje przedstawienie propozycji nowego tekstu art. 6 ust. 1 rozporządzenia podstawowego (zob. załącznik: Proponowana zmiana rozporządzenia).

IV. Ocena wpływu regulacji prawnych

Bezpieczeństwo

22. Nie przewiduje się wpływu tych przepisów na bezpieczeństwo.

Skutki gospodarcze

23. Przewiduje się pozytywne skutki gospodarcze. Poprzez przestrzeganie norm przyjętych przez ICAO europejskie produkty i samoloty zarejestrowane w Unii Europejskiej będą

łatwiej akceptowane w różnych częściach świata. Również powiązane z tym ograniczenie obciążeń administracyjnych w przemyśle spowodowane przyjęciem niezmiennych poprawek ICAO ma mieć pozytywny wpływ na gospodarkę.

Skutki środowiskowe

24. Przewiduje się, że poprawki uzgodnione w ICAO będą mieć pozytywny wpływ na środowisko, ponieważ uważa się, że wprowadzane zmiany rozwiązują wieloznaczności i niejasności, przynoszą wyjaśnienia, uwzględniają najnowsze techniczne postępy i wprowadzają uzasadnione i dobrze zdefiniowane specyfikacje.

Skutki społeczne

25. Nie przewiduje się skutków społecznych wynikających z tych opcji oprócz pośredniego wpływu zmniejszenia negatywnych skutków środowiskowych ze strony lotnictwa na środowisko.

Globalna harmonizacja

26. Spójność przepisów Wspólnoty z ogólnym zbiorem przepisów przyjętym przez ICAO zapewniona będzie tylko wówczas, gdy poprawki uzgodnione w ICAO zostaną przyjęte bez zmian.

Inne wymagania w zakresie lotnictwa poza zakresem działania Agencji

27. Oczekuje się, że poprawki zostaną przyjęte bez dalszych zmian ze strony innych organów lotnictwa na świecie.

Streszczenie i końcowa ocena

28. W oparciu o powyższe i decyzję przyjętą przez ICAO po szerokich dyskusjach, zaleca się przyjęcie poprawek.

Kolonia, dnia 1 września 2008 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy