



MNENJE ŠT. 03/2008

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 1. septembra 2008

glede uredbe Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES

„Izvajanje CAEP/7“

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je predlagati Komisiji, da spremeni člen 6 Uredbe Komisije (ES) št. 216/2008¹ (osnovna uredba). Razlogi za to zakonodajno dejavnost so opredeljeni v nadaljevanju.
2. To mnenje je bilo po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (Agencija)², sprejeto v skladu s določbami člena 19 osnovne uredbe.

II. Posvetovanje

3. Osnutek mnenja glede uredbe Komisije o spremembi osnovne uredbe (obvestilo o predlagani spremembi – NPA št. 2008-02) je bilo na spletni strani Agencije objavljeno 20. marca 2008.
4. Do izteka roka za zbiranje pripomb 1. maja 2008 je Agencija prejela tri pripombe od treh nacionalnih letalskih organov.
5. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument o odzivih na pripombe (Comment Response Document, CRD), ki je bil 26. junija 2008 objavljen na spletni strani Agencije, da bi se omogočilo dvomesečno obdobje posvetovanja. Ta dokument CRD vsebuje seznam vseh oseb in/ali organizacij, ki so Agenciji poslale pripombe in odgovore. V odgovor na dokument CRD je bila poslana samo ena pripomba. Ta pripomba je podprla dokument CRD, zato posledično niso bile potrebne nobene spremembe.
6. Vse prejete pripombe podpirajo vključitev sprememb ICAO v zakonodajo Skupnosti ter povezane prilagoditve člena 6 osnovne uredbe in dokumenta CS-36, ki ga je predlagala Agencija.

III. Vsebina mnenja Agencije

7. Namen tega mnenja je sprememba člena 6 osnovne uredbe, da se posodobi sklicevanje na zadnjo izdajo Priloge 16. Vsebina teh prilagoditev je pojasnjena v nadaljevanju.

Sprememba 9 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji

8. Spremembo 9 Mednarodnih standardov in priporočenih praks, Varstvo okolja – hrup zrakoplovov (zvezek I Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu) je Svet ICAO sprejel na četrti seji 183. zasedanja, ki je potekalo 7. marca 2008. Svet ICAO je predpisal, da bo sprememba začela učinkovati, razen za kateri koli del, o katerem bi večina držav pogodbenic sporočila nesoglasje do 20. julija 2008. Če bo sprememba 9 začela učinkovati, se bo začela uporabljati 20. novembra 2008. Države pogodbenice ICAO so bile glede teh odločitev obveščene z dopisom državam ICAO AN 1/61.2-08/20 z dne 28. marca 2008.

¹ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1).

² Sklep upravnega odbora o postopku, ki ga mora Agencija upoštevati za izdajo mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

9. Namen spremembe 9 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji je pojasniti upravna in tehnična vprašanja, ki se porajajo pri uporabi demonstracijskih shem in povezanih smernic za certificiranje zrakoplovov glede hrupa. V naslednjih odstavkih so podrobneje opisana nekatera glavna upravna in tehnična vprašanja, ki jih uvaja sprememba 9.

Spremembe jezika glede uporabe

10. V spremembi 8 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji je bil v poglavju I zvezka I (Uprava) predhodno uporabljen izraz „spričevalo o plovnosti za prototip“ nadomeščen z besedami „certifikat tipa“. To je odraz trenutne uporabe, s tem pa se je zvezek I Priloge 16 uskladil z drugimi dokumenti ICAO. Poleg tega je namen spremembe 9 vnesti isto spremembo v celotnem zvezku I Priloge 16 k Čikaški konvenciji. Vendar pa je bilo treba paziti, da se ohrani pojem izvirnosti, ki jo izraža v tem dokumentu že uporabljena beseda „prototip“. Zato je bila v spremembi 9 uvedena sprememba odstavka 1.10 poglavja 1, da se ohrani prvotni pomen pravil glede uporabe. Ta sprememba se je nanašala na vlogo države projektiranja in je bila zato skladna z jezikom glede uporabe, uporabljenimi v Prilogi 8 k Čikaški konvenciji.
11. Zaradi nadaljnje uskladitve s Prilogo 8 k Čikaški konvenciji se jezik uporabe v spremembi 9 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji sedaj nanaša na datum predložitve vloge in ne na datum prejetja vloge.

Opredelitev pojmov v zvezi s hitrostmi vetra

12. Doslej so bile opredelitve pojmov različnih omejitev hitrosti vetra v zvezku I Priloge 16 k Čikaški konvenciji dvoumne in neskladne. Njihova razjasnitev je bila posebej pomembna, ker je preseganje omejitev hitrosti vetra pogost razlog za prekinitve zelo dragih testiranj za izdajo spričeval o hrupu. Razlike v tehnični izvedbi zaradi nejasnosti in neskladnosti bi lahko potencialno povzročile velike razlike v stroških izdaje spričeval o hrupu med različnimi vlagatelji in razlike v ponovljivosti in natančnosti rezultatov. Z uporabo smernic, ki jih je izdala Svetovna meteorološka organizacija (WMO), in s pomočjo strokovnih nasvetov Meteorološkega oddelka ICAO sprememba 9 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji uvaja določbe, ki tvorijo tehnološko utemeljen in dobro opredeljen sklop specifikacij.

Posodobitev sklicevanj na standarde IEC

13. Zvezek I Priloge 16 k Čikaški konvenciji vsebuje sklicevanja na različne standarde Mednarodne komisije za elektrotehniko (EIC), ki določajo specifikacije za opremo, ki se uporablja pri certificiranju zrakoplovov glede hrupa. Z leti je Mednarodna komisija za elektrotehniko (EIC) te specifikacije večkrat posodobila, da bi vanje vključila napredek na področju elektronskih, proizvodnih in merilnih tehnik. Sklicevanje na najnovejše standarde IEC je bilo vključeno s spremembo 9 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji.

Sprememba 6 zvezka I Priloge 16 k Čikaški konvenciji

14. Spremembo 6 Mednarodnih standardov in priporočenih praks, Varstvo okolja – emisije iz motorjev zrakoplovov (zvezek II Priloge 16 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu) je Svet ICAO sprejel na četrti seji 183. zasedanja, ki je potekalo 7. marca 2008. Svet ICAO je predpisal, da bo sprememba začela učinkovati, razen za kateri koli del, o katerem bi večina držav pogodbenic sporočila svoje nesoglasje do 20. julija 2008. Če bo sprememba 6 začela učinkovati, se bo začela uporabljati 20. novembra 2008. Države pogodbenice ICAO so bile glede teh odločitev obveščene z dopisom državam ICAO AN 1/62,2-08/21 z dne 2. aprila 2008.

15. Sprememba 6 zvezka II Priloge 16 k Čikaški konvenciji obravnava upravna in tehnična vprašanja, ki se predvsem nanašajo na posodobitev demonstracijskih shem in smernic za certificiranje motorjev. V naslednjih odstavkih so podrobneje opisana nekatera glavna upravna in tehnična vprašanja, ki jih uvaja sprememba 6.

Pregled trenutnih popravkov plinastih emisij glede na pogoje referenčnega dneva

16. Odbor za letalstvo in okoljsko varstvo (CAEP) je v preteklosti sprožil številne pomisleke glede dejstva, da:

- 1) v zvezku II Priloge 16 k Čikaški konvenciji terminologija glede popravkov referenčnih pogojev motorja in referenčnih atmosferskih pogojev ni skladna,
- 2) izrazi, uporabljeni za popravke vlažnosti, niso bili jasni, in
- 3) se je uporabilo več, očitno enakovrednih izrazov za opis nastavitve sile potiska.

Da bi odpravili te neskladnosti, sprememba 6 zvezka II Priloge 16 k Čikaški konvenciji

- 1) vsebuje revidirano besedilo, v katerem so jasno opredeljeni veljavni popravki referenčnega standardnega motorja in referenčnih atmosferskih pogojev,
- 2) uvaja jasno razlikovanje med dvema različnima, uporabljenima izrazoma za vlažnost in
- 3) uporablja izraz „vzletni in pristajalni način delovanja“, kadar se nanaša na posebne točke ciklusa vzletanja in pristajanja, medtem ko izraz „nastavitev sile potiska“ uporablja za nespecifične pogoje delovanja.

Pregled trenutnih zahtev glede specifikacij goriva

17. Pri pregledu razpoložljivosti goriva, ki izpolnjuje specifikacije, je bilo ugotovljeno, da splošno razpoložljiva goriva pogosto ne izpolnjujejo številnih specifikacijskih omejitev. Vendar pa bi sprememba specifikacij, da bi zajemala vsa razpoložljiva goriva, vplivala na strogost. Zato sprememba 6 zvezka II Priloge 16 k Čikaški konvenciji dovoljuje odstopanja od zahtev glede specifikacij za gorivo, ki so predmet uporabe dogovorjenih popravkov. Spremembe, vnesene v spremembo 6, bodo znižale stroške certificiranja in proizvajalcem omogočale, da uporabljajo goriva, ki so na voljo lokalno, ob upoštevanju uporabe sprejemljivih popravkov, da se izloči kakršen koli vpliv na rezultate testiranja. Brez teh sprememb bi bilo zelo verjetno, da bi bil CAEP zaprosen, da redno spreminja specifikacije za gorivo zaradi upoštevanja prihodnjega spreminjanja oskrbe z gorivom.

Spremembe za odobritev uporabe alternativnih materialov za sonde za vzorčenje namesto nerjavečega jekla

18. Za vzorčenje emisij za sodobnimi motorji s plinsko turbino je treba uporabljati vzorčne grabljice, izdelane iz materialov, ki lahko prenesejo toplotne in strukturne obremenitve, ki jih povzročata delovanje z veliko močjo. Zvezek II Priloge 16 k Čikaški konvenciji opredeljuje specifikacije za izdelavo grabljic in do sedaj je bil edini opredeljeni material nerjaveče jeklo. Pri nedavnih testiranjih za certificiranje motorjev nekaterih proizvajalcev, ki pri motorjih uporabljajo najnovejšo tehnologijo in grabljice iz nerjavečega jekla, opredeljene v zvezku II Priloge 16 k Čikaški konvenciji, so nastale težave pri vzorčenju strojne opreme, zaradi česar je prišlo do dragih zamud pri časovnih razporedih testiranj. Za razrešitev te težave so se namesto nerjavečega jekla uporabile grabljice, izdelane iz materialov močnejše jakosti, potem ko so proizvajalci, ki so sodelovali s certifikacijskimi organi, dokazali, da natančnost meritev emisij ni bila ogrožena. Sprememba 6 zvezka II Priloge 16 k Čikaški konvenciji zato uvaja besedilo,

ki proizvajalcem omogoča, da grabljice za merjenje emisij izdelajo iz materialov, ki so ustrezno temperaturno stabilni, pod pogojem, da so nereaktivni.

Vpliv na pravila Agencije

19. Osnovna uredba opredeljuje bistvene okoljevarstvene zahteve s sklicevanjem na Prilogo 16 k Čikaški konvenciji. Člen 6(2) določa, da se lahko, kadar se Priloga 16 k Čikaški konvenciji spremeni, prilagoditev opravi v skladu s postopkom iz člena 65(3) iste uredbe, da se ustrezne bistvene okoljevarstvene zahteve uskladijo z ustreznimi standardi ICAO.
20. Čepprav v spremembi 9 zvezka I Priloge 16 in spremembi 6 zvezka II Priloge 16 k Čikaški konvenciji ni nobenih izrecnih priporočil glede strogosti standardov hrupa in emisij, pa te spremembe, kot je razloženo zgoraj, odpravljajo pomanjkljivosti in pomagajo doseči enako obravnavo vseh vlagateljev. Ker nekatere te spremembe vplivajo na ubeseditev samih zahtev, je treba te izboljšave Priloge 16 k Čikaški konvenciji prenesti v zakonodajo Skupnosti. To mnenje predlaga tako prilagoditev po sprejetju spremembe 9 zvezka I Priloge 16 in spremembe 6 zvezka II Priloge 16 k Čikaški konvenciji.
21. Agencija je proučila sklicevanje na najnovejše spremembe zvezkov I in II Priloge 16 v členu 6(1) osnovne uredbe in prišla do zaključka, da bi lahko besedilo, kot je navedeno, sprožilo vprašanja, ali se uporabljajo samo zahteve iz najnovejših sprememb ali zahteve iz celotnih poglavij Priloge 16. Zato Agencija namerava predlagati novo besedilo člena 6(1) osnovne uredbe (glej Dodatek: Predlagana sprememba uredbe).

IV. Presoja učinkov predpisov

Varnostni

22. Zaradi teh ukrepov ne pričakujemo nobenih učinkov na varnost.

Gospodarski

23. Pričakujejo se pozitivni gospodarski učinki. Ob upoštevanju vseh standardov, ki jih je sprejela ICAO, bodo zrakoplovi, registrirani v Evropski uniji, lažje sprejeti v različnih delih sveta. Povezano zmanjšanje upravnega bremena za industrijo, ki ga je povzročilo sprejetje sprememb ICAO v nespremenjeni obliki, naj bi imelo pozitiven gospodarski učinek.

Okoljski

24. Spremembe, kot so bile dogovorjene v ICAO, naj bi imele pozitiven učinek na okolje, saj se domneva, da uvedene spremembe odpravljajo nejasnosti in neskladnosti, pojasnjujejo, zagotavljajo posodobitev glede na najnovejši tehnološki razvoj ter uvajajo tehnološko utemeljene in dobro opredeljene specifikacije.

Družbeni

25. Zaradi teh možnosti ne pričakujemo nobenih družbenih učinkov, razen posrednega vpliva ublažitve negativnih okoljskih učinkov letalstva na okolje.

Splošna uskladitev

26. Samo če se spremembe, kakor jih je odobrila ICAO, sprejmejo v nespremenjeni obliki, se zagotavlja, da so pravila Skupnosti skladna s splošnim sklopom pravil, ki jih je sprejela ICAO.

Druge letalske zahteve zunaj področja delovanja Agencije

27. Pričakuje se, da bodo spremembe v nespremenjeni obliki sprejeli drugi letalski organi po svetu.

Povzetek in končna presoja

28. Na podlagi zgoraj navedenega in sklepa, ki ga je ICAO sprejela po obsežnih razpravah, se priporoča sprejetje sprememb.

V Kölnu, 1. septembra 2008

P. GOUDOU
Izvršni direktor