

**STANOVISKO č. 05/2007**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**k možnosti změny nařízení (ES) č. 1702/2003, pokud jde o prováděcí pravidla  
ve vztahu k certifikaci ochrany životního prostředí pro letadla a související  
výrobky, letadlové části a zařízení**

**Osvědčení hlukové způsobilosti**

## I. Všeobecné informace

1. Účelem tohoto stanoviska je vyjasnit názor agentury, pokud jde o možnost změny systému, jakým je spravována dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti jednotlivých letadel, který je stanoven v části 21 nařízení Komise (ES) č. 1702/2003<sup>1</sup>.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou agentury<sup>2</sup> v souladu s ustanoveními článku 14 nařízení (ES) č. 1592/2002<sup>3</sup>.

## SOUVISLOSTI

3. Na základě nařízení (ES) č. 1592/2002, které stanovuje systém agentury EASA (*European Aviation Safety Agency – Evropská agentura pro bezpečnost letectví*) pro bezpečnost letectví a slučitelnost s životním prostředím, je Společenství zodpovědné za regulování všech aspektů certifikace hlukové způsobilosti letadel. Prováděcí pravidlo, nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, stanovuje, že členské státy EU musí používat jako osvědčení hlukové způsobilosti formulář 45 EASA.
4. V průběhu posledních let Výbor pro ochranu životního prostředí v letectví (*Committee of Aviation Environmental Protection, CAEP*) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (*International Civil Aviation Organization, ICAO*) vytvořil pravidla a pokyny týkající se dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti, aby byla změněna příloha 16 Chicagské úmluvy, svazek I – hluk pocházející z letadel. Na základě této činnosti vstoupila dne 24. listopadu 2005 v platnost příloha G přílohy 16, svazek I, čtvrté vydání, změna 8, aby byly zahrnuty tři různé možnosti správy dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti, která musí být na palubě letadla, aby bylo oprávněno k volnému pohybu v souladu s ustanoveními Chicagské úmluvy. Mezi těmito možnostmi si smluvní státy ICAO volí dle vlastního uvážení.
5. Možnost 1 ICAO představuje jeden dokument (osvědčení hlukové způsobilosti), kde jsou veškeré údaje obsaženy v jednom jednostránkovém dokumentu.
6. Možnost 2 ICAO tvoří dva vzájemně se doplňující dokumenty. První dokument potvrzuje hlukovou způsobilost, zahrnuje ovšem pouze identifikaci letadla a prohlášení o vyhovění požadavkům. Druhý dokument obsahuje další údaje (například úroveň hluku), obvykle v podobě schválené strany či více stran letové příručky letadla (*Aircraft Flight Manual, AFM*) nebo provozní příručky letadla (*Aircraft Operating Manual, AOM*).

---

<sup>1</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6). Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 335/2007 (Úř. věst. L 88, 29.3.2007, s. 40).

<sup>2</sup> Rozhodnutí správní rady, kterým se mění a nahrazuje rozhodnutí 7-03 o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů. Rozhodnutí správní rady agentury EASA 08-2007 ze dne 13.6.2007 („postup při tvorbě pravidel“).

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 334/2007 (Úř. věst. L 88, 29.3.2007, s. 39).

7. Možnost 3 ICAO tvoří tři vzájemně se doplňující dokumenty. První z nich je stejný jako první dokument možnosti 2 ICAO. Druhý dokument je podobný druhému dokumentu možnosti 2 a obsahuje veškeré možné hlukové konfigurace letadla. Třetí dokument, vydaný na základě řízeného procesu, identifikuje současnou konfiguraci letadla tím, že přiřazuje specifický identifikátor stávající maximální vzletové hmotnosti.
8. Protože nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 již ustanovilo systém, který byl v souladu s výše popsanou možností 1 ICAO, bylo změněno nařízením Komise (ES) č. 335/2007, kterým se formulář 45 EASA přizpůsobil formátu přijatému organizací ICAO ve výše zmíněné příloze G přílohy 16, svazek I, čtvrté vydání, změna 8.

## II. Konzultace

9. V reakci na výše uvedenou změnu přílohy 16 Chicagské úmluvy, která zavedla jistou pružnost do systému správy dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti, se několik zúčastněných subjektů dožadovalo změny nařízení Komise č. 1702/2003, která by podobnou pružnost promítla i do práva Společenství, povolujícího doposud pouze výše zmíněnou možnost 1 ICAO. Agentura uveřejnila dne 23. srpna 2006 předběžné oznámení o navrhované změně 13-2006 (*Advanced Notice of Proposed Amendment, A-NPA*), aby se dozvěděla názor zúčastněných subjektů týkající se potřeby takové změny a prozkoumala různé možnosti dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti: tři možnosti ICAO a dále tři varianty těchto možností.
10. Do data uzávěrky (23. listopadu 2006) obdržela agentura 102 připomínek od 19 vnitrostátních orgánů, profesních organizací a soukromých společností. U všech obdržených připomínek byl potvrzen příjem a byly zařazeny do dokumentu komentářů a odpovědí (*Comment Response Document, CRD*), který agentura uveřejnila na svých internetových stránkách dne 30. dubna 2007. Tento dokument komentářů a odpovědí obsahuje veškeré přijaté připomínky a odpovědi agentury.
11. Čtrnáct subjektů, které vznesly připomínky, se jasně vyjádřilo ohledně toho, které z šesti možností uveřejněných v předběžném oznámení o navrhované změně (A-NPA) preferují. Většina z nich (osm subjektů – především vnitrostátní letecké úřady, ale také výrobci a jedna profesní organizace) podpořila zachování stávajícího systému s použitím formuláře 45 EASA. Významná část subjektů (šest ze čtrnácti) také podpořila to, aby vlastníci nebo provozovatelé letadel mohli sami volit mezi třemi možnostmi ICAO popsanými výše. Takto se vyjádřily profesní organizace, jeden provozovatel, jeden výrobce a jeden vnitrostátní letecký úřad.
12. Na základě předběžného oznámení o navrhované změně (A-NPA) a dokumentu komentářů a odpovědí (CRD) vydala agentura dne 11. června 2007 předběžné posouzení dopadu právních předpisů (*preliminary Regulatory Impact Assessment, pre-RIA*), ve kterém usuzuje, že nejvhodnějším řešením je nepodnikat žádné kroky a držet se možnosti 1 ICAO, již zohledněné formulářem 45. Předběžné posouzení dopadu právních předpisů, které je pro informaci připojeno k tomuto stanovisku jako příloha, bylo postoupeno poradním orgánům pro tvorbu předpisů spolupracujícím s agenturou (Poradní výbor pro normy bezpečnosti a Poradní skupina vnitrostátních orgánů) s cílem zdůvodnit skutečnost, že nebudou

podniknuty žádné legislativní kroky vedoucí ke změně nařízení č. 1702/2003. Návrh nebyl podpořen jednomyslně, byl však většinou přijat.

### III. Obsah stanoviska agentury

13. Účelem vydávání osvědčení hlukové způsobilosti je prokázat, že letadlo splňuje hlukové požadavky stanovené v příloze 16 svazku I Chicagské úmluvy (přenesené do práva ES v článku 6 nařízení (ES) č. 1592/2002) a je tudíž oprávněno k volnému pohybu podle ustanovení této úmluvy. Agentura je toho názoru, že tuto funkci odpovídajícím způsobem plní stávající systém přijatý Společenstvím v nařízení č. 1702/2003 pro správu údajů o hlukové způsobilosti (formulář 45 EASA).
14. Osvědčení hlukové způsobilosti dokládá technické údaje včetně maximální vzletové hmotnosti a úrovně či úrovní hluku, není však primárně určeno k tomu, aby poskytovalo informace pro jiné účely, než je certifikace hlukové způsobilosti. Agentura si je nicméně vědoma toho, že některé letištní orgány využívají údaje obsažené v osvědčeních letové způsobilosti i k jiným účelům, například k výpočtu přistávacích poplatků nebo při uplatňování provozních omezení.
15. Agentura uznává, že taková opatření jsou prospěšná a potřebná pro snížení dopadu letecké dopravy na životní prostředí v okolí letišť. Je však otázkou, zda technické údaje obsažené v osvědčeních letové způsobilosti, ať již mají jakoukoli podobu, jsou pro tyto účely dostatečné. Aby tato opatření byla spravedlivá, měla by vycházet z úrovní hluku spojených s reálnými podmínkami vzletu a přistání, jako je například aktuální hmotnost, nastavení klapek a použití speciálních postupů pro omezení hluku. Usnesení A36-22 ICAO připouští, že provozní omezení by měla vycházet z úrovně hluku zjištěné při procesu certifikace, ovšem nestanovuje, že osvědčení hlukové způsobilosti by mělo být jediným zdrojem údajů. Při procesu certifikace lze totiž zjistit i doplňující úrovně hluku, které jsou potřeba k tomu, aby stanoveného cíle bylo dosaženo a při tom byly s dostatečnou pružností plně vzaty v úvahu skutečné provozní podmínky.
16. Na základě závěrů dokumentu komentářů a odpovědí (CRD) a předběžného posouzení dopadu právních předpisů (pre-RIA) se agentura domnívá, že není vhodné řešit danou záležitost vytvářením nových právních úprav v rámci systému agentury EASA, a nebude tedy postupovat tímto směrem. Namísto toho navrhuje, aby byla na základě vlastního právního systému stanovena a zavedena opatření, která by lépe odpovídala potřebám provozovatelů letadel a letišť v oblastech údajů týkajících se hluku pocházejícího z letadel v každodenním provozu. Dále navrhuje, aby Komise podnikla koordinované kroky na mezinárodní úrovni a zjistila, zda by normy ICAO mohly být příslušným způsobem upraveny. Za takových okolností by agentura byla ochotna poskytnout jakékoli dodatečné technické údaje o hluku, které by napomohly zúčastněným subjektům k zavedení pružnějšího přístupu v případech, kdy jsou uplatňována provozní a ekonomická opatření za účelem omezení dopadu letecké dopravy na životní prostředí v okolí letišť.

V Kolíně nad Rýnem dne 18. prosince 2007

P. GOUDOU  
výkonný ředitel