

STANOVISKO č. 5/2007

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

**k možnosti zmeniť a doplniť nariadenie (ES) č. 1702/2003, pokiaľ ide
o vykonávacie pravidlá environmentálneho osvedčovania lietadiel
a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení**

Osvedčenia o hlukovej spôsobilosti

I. Všeobecné ustanovenia

1. Účelom tohto stanoviska je objasniť postoj agentúry, pokiaľ ide o možnosť zmeniť a doplniť systém vedenia dokumentácie osvedčení o hlukovej spôsobilosti jednotlivých lietadiel, ako sa to ustanovuje v časti 21 nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003¹.
2. Toto stanovisko bolo prijaté na základe postupu stanoveného správnu radou agentúry² v súlade s ustanoveniami článku 14 nariadenia (ES) č. 1592/2002³.

ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

3. V nariadení (ES) č. 1592/2002, ktorým sa zriaďuje systém agentúry EASA pre bezpečnosť letectva a kompatibilitu so životným prostredím, sa ukladá Spoločenstvu zodpovednosť za reguláciu všetkých hľadísk osvedčovania hlukovej spôsobilosti lietadiel. Jeho vykonávacím predpisom, nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003, sa členským štátom EÚ ukladá povinnosť, že ako osvedčenie o hlukovej spôsobilosti musia používať formulár 45 agentúry EASA.
4. Výbor pre ochranu prostredia v letectve (CAEP) Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO) v posledných rokoch vypracoval pravidlá a materiály s usmerneniami o dokumentácii osvedčení o hlukovej spôsobilosti s cieľom zmeniť a doplniť prílohu 16 Chicagského dohovoru, diel I, letecký hluk. Následne sa 24. novembra 2005 začal uplatňovať dodatok G prílohy 16, diel I, štvrté vydanie, zmena a doplnenie 8, zahŕňajúci tri rôzne možnosti vedenia dokumentácie osvedčení o hlukovej spôsobilosti, ktorá musí byť na palube lietadla, s cieľom zabezpečiť voľný pohyb tak, ako sa to predpisuje v Chicagskom dohovore. O výbere v rámci týchto možností rozhodujú zmluvné štáty organizácie ICAO.
5. Prvou možnosťou organizácie ICAO je jeden doklad (osvedčenie o hlukovej spôsobilosti), kde sú všetky informácie uvedené v samostatnom jednostranovom dokumente.
6. Druhou možnosťou organizácie ICAO sú dva doplnujúce dokumenty. V prvom dokumente sa potvrdzuje osvedčenie o hlukovej spôsobilosti, uvádzajú sa však len identifikačné údaje lietadla a vyhlásenie o zhode. Druhý dokument obsahuje doplnujúce informácie (napríklad o hladinách hluku), zvyčajne vo forme schválenej strany alebo strán letovej príručky lietadla alebo prevádzkovej príručky lietadla.
7. Tretou možnosťou organizácie ICAO je súbor pozostávajúci z troch doplnujúcich

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 335/2007 (Ú. v. EÚ L 88, 29.3.2007, s. 40).

² Rozhodnutie správnej rady, ktorým sa mení a dopĺňa a nahrádza rozhodnutie č. 7-03 o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami. Rozhodnutie správnej rady agentúry EASA č. 8-2007 z 13.6.2007 („postup tvorby predpisov“).

³ Nariadenie (ES) č. 1592/2002 Európskeho parlamentu a Rady z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 334/2007 (Ú. v. EÚ L 88, 29.3.2007, s. 39).

dokumentov. Prvý dokument je totožný s prvým dokumentom 2. možnosti organizácie ICAO. Druhý dokument je podobný druhému dokumentu 2. možnosti a obsahuje všetky možné údaje o hlukovej konfigurácii lietadla. V treťom dokumente, vydávanom v súlade so stanoveným postupom, sa určuje aktuálna konfigurácia lietadla spojením jedinečného identifikačného znaku so skutočnou najvyššou štartovacou hmotnosťou (MTOM).

8. Keďže nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 bol ustanovený systém zhodný s uvedenou 1. možnosťou organizácie ICAO, v nariadení Komisie (ES) č. 335/2007 sa uskutočnila zmena a doplnenie s cieľom upraviť formulár 45 agentúry EASA na formát schválený organizáciou ICAO v uvedenom dodatku G prílohy 16, diel I, štvrté vydanie, zmena a doplnenie 8.

II. Konzultácie

9. V reakcii na uvedenú zmenu prílohy 16 organizácie ICAO viaceré zúčastnené strany žiadali zmenu a doplnenie nariadenia Komisie č. 1702/2003 s cieľom transponovať do práva Spoločenstva pružnosť, ktorá sa tak zavádza do systému vedenia dokumentácie osvedčení o hlukovej spôsobilosti, keďže súčasné právne predpisy umožňovali len vykonávanie uvedenej 1. možnosti organizácie ICAO. Agentúra uverejnila 23. augusta 2006 predbežné oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení (A-NPA 13-2006) s cieľom oboznámiť sa s názormi zúčastnených strán na potrebu takejto zmeny a preskúmať rôzne možnosti dokumentácie osvedčení o hlukovej spôsobilosti: tri možnosti organizácie ICAO plus ich tri kombinácie.
10. Do uzávierky, 23. novembra 2006, agentúra dostala 102 pripomienok od národných orgánov, odborných organizácií a súkromných spoločností. Všetky doručené pripomienky boli potvrdené a zaradené do dokumentu pripomienok a odpovedí, ktorý bol uverejnený na internetovej stránke agentúry 30. apríla 2007. Tento dokument obsahuje všetky prijaté pripomienky a odpovede agentúry.
11. Štrnásť pripomienkujúcich sa osobitne vyjadrilo, ktorú zo šiestich rôznych možností uvedených v predbežnom oznámení o navrhovanej zmene a doplnení uprednostňujú. Väčšina, a to osem pripomienkujúcich, najmä z národných leteckých úradov, ale aj spomedzi výrobcov a z jednej odbornej organizácie, podporila zachovanie systému v súčasnej podobe za využitia formulára 45 agentúry EASA. Značná časť pripomienkujúcich (šesť zo 14) podporila možnosť prenechať voľbu jednej z troch uvedených možností organizácie ICAO vlastníkom alebo prevádzkovateľom lietadiel. Tieto vyjadrenia poskytli odborné organizácie, jeden prevádzkovateľ, jeden výrobca a jeden národný letecký úrad.
12. Na základe predbežného oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení a dokumentu pripomienok a odpovedí agentúra 11. júna 2007 vydala predbežné vyhodnotenie vplyvov ustanovení predpisov, v ktorom dospela k záveru, že najlepšou možnosťou je nerobiť nič a pridržať sa 1. možnosti organizácie ICAO, ktorá sa už odráža vo formulári 45. Predbežné vyhodnotenie vplyvov ustanovení predpisov, ktoré je na informačné účely pripojené k tomuto stanovisku, bolo predložené poradnými orgánmi agentúry na tvorbu predpisov (konzultačný výbor pre normy bezpečnosti a poradná skupina národných leteckých úradov) s cieľom zabezpečiť, aby sa na zmenu nariadenia č. 1702/2003 nepodnikla žiadna činnosť v oblasti prípravy právnych predpisov. Hoci sa tomuto návrhu nedostalo jednomyselnej podpory, bol široko prijatý.

III. Obsah stanoviska agentúry

13. Dôvodom vydávania osvedčení o hlukovej spôsobilosti je preukázať, že lietadlo spĺňa požiadavky na hlukovú spôsobilosť stanovené v prílohe 16, diel I, Chicagského dohovoru (ktorý bol transponovaný do právnych predpisov ES článkom 6 nariadenia (ES) č. 1592/2002), a má preto nárok na voľný pohyb podľa ustanovení tohto dohovoru. Agentúra zastáva stanovisko, že túto funkciu dostatočne zabezpečuje súčasný systém, ktorý Spoločenstvo prijalo nariadením č. 1702/2003 na vedenie informácií o hlukovej spôsobilosti (formulár 45 agentúry EASA).
14. Hoci osvedčenie o hlukovej spôsobilosti dokumentuje technické informácie vrátane maximálnej štartovacej hmotnosti a úrovne (úrovní) hluku, jeho primárnym zámerom nie je poskytovať vstupné údaje na iné účely ako osvedčovanie hlukovej spôsobilosti. Agentúra však uznáva, že orgány niektorých letísk využívajú údaje uvedené v osvedčeniach o hlukovej spôsobilosti na iné účely, napríklad na výpočet pristávacích poplatkov alebo vykonávanie prevádzkových obmedzení.
15. Agentúra uznáva potrebu a výhody takýchto opatrení na zníženie vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie v okolí letísk. Je však sporné, či technické údaje dostupné v osvedčeniach o hlukovej spôsobilosti, bez ohľadu na formu, sú na tieto účely dostatočnými údajmi. Ak majú byť tieto opatrenia spravodlivé, musia byť založené na úrovniach hluku spojených so skutočnými prevádzkovými štartovacími a pristávacími podmienkami, ako sú skutočné hmotnosti, nastavenie klapiek a využívanie osobitných postupov na znižovanie hluku. Hoci v uznesení organizácie ICAO č. A36-22 sa uznáva, že prevádzkové obmedzenia majú byť založené na hlučnosti určenej procesom osvedčovania, neobmedzuje sa to len na údaje dostupné v osvedčení o hlukovej spôsobilosti. V procese osvedčovania sa môžu naozaj určiť doplňujúce úrovne hluku, ktoré sú potrebné na dosiahnutie tohto cieľa s potrebnou pružnosťou na skutočne úplné zohľadnenie skutočných prevádzkových okolností.
16. Na základe výsledkov vyplývajúcich z dokumentu pripomienok a odpovedí a predbežného vyhodnotenia vplyvov ustanovení predpisov agentúra zastáva názor, že tvorba právnych predpisov v rámci systému EASA nie je vhodnou možnosťou na riešenie predmetnej otázky, a nebude sa preto v tomto smere angažovať. Namiesto toho navrhuje, aby sa na riadnom právnom základe ustanovili a zaviedli opatrenia, ktoré budú vhodnejšie na riešenie potrieb prevádzkovateľov lietadiel a letísk v súvislosti s informáciami o hlučnosti lietadiel v každodennej prevádzke. Navrhuje tiež, aby Komisia využila koordinovaný postup na medzinárodnej úrovni s cieľom preskúmať, či by normy organizácie ICAO mohli byť podľa potreby upravené. V takejto situácii by agentúra bola ochotná poskytnúť akékoľvek ďalšie technické údaje týkajúce sa hluku, ktoré by všetkým zúčastneným stranám pomohli uplatniť pružnejší prístup pri využívaní prevádzkových a hospodárskych opatrení na zníženie vplyvu leteckej dopravy na životné prostredie v okolí letísk.

Kolín 18. decembra 2007

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ