



STANOVISKO č. 03/2008

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 1. září 2008

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES

„Provádění CAEP/7“

I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu znění článku 6 nařízení Komise (ES) č. 216/2008¹ (dále jen „základní nařízení“). Důvody tohoto legislativního kroku jsou rozvedeny níže.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)² v souladu s článkem 19 základního nařízení.

II. Konzultace

3. Návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění základní nařízení (oznámení o navrhované změně – NPA č. 2008-02) byl uveřejněn na internetových stránkách agentury dne 20. března 2008.
4. Do data uzávěrky, dne 1. května 2008, obdržela agentura tři připomínky od tří vnitrostátních leteckých úřadů.
5. Všechny obdržené připomínky byly vzaty na vědomí a byly začleněny do dokumentu komentářů a odpovědí (*Comment Response Document, CRD*), který byl dne 26. června 2008 zveřejněn k nahlédnutí po dobu dvou měsíců na internetových stránkách agentury. Tento dokument obsahuje seznam všech osob a organizací, jež připomínky předložily, a odpovědi agentury. K samotnému CRD agentura obdržela pouze jednu reakci. Tato reakce podpořila znění CRD, z čehož vyplývá, že nebylo zapotřebí provést žádné změny.
6. Všechny obdržené připomínky podporují začlenění změn ICAO do právních předpisů Společenství a související úpravy článku 6 základního nařízení a CS-36, v souladu s návrhy agentury.

III. Obsah stanoviska agentury

7. Cílem tohoto stanoviska je změna znění článku 6 základního nařízení za účelem aktualizace odkazu na nejnovější verzi přílohy 16. Obsah těchto změn je vysvětlen níže.

Změna 9 přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy

8. Změna 9 mezinárodních norem a doporučené praxe – ochrana životního prostředí s ohledem na hluk z letecké dopravy (příloha 16, svazek I Úmluvy o mezinárodním civilním letectví) byla přijata Radou ICAO na čtvrtém jednání jejího 183. zasedání, které se konalo dne 7. března 2008. Rada ICAO stanovila, že změna nabude účinnosti, s výjimkou jakékoli části, ke které bude před 20. červencem 2008 ze strany většiny smluvních států oznámeno záporné stanovisko. Změna 9 vstoupí v platnost dne 20. listopadu 2008, a sice v rozsahu, v jakém nabyla účinnosti. O těchto rozhodnutích byly smluvní státy ICAO informovány prostřednictvím dopisu ICAO AN 1/61.2-08/20 ze dne 28. března 2008.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

² Rozhodnutí správní rady o postupu, který má agentura uplatňovat při vydávání stanovisek, specifikací pro vydávání osvědčení a pokynů („Postup při tvorbě pravidel“). EASA MB 08-2007, 13. 6. 2007.

9. Účelem změny 9 přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy je ujasnit administrativní a technické otázky spojené s uplatňováním schémat prokazování shody a souvisejících pokynů k osvědčení hlukové způsobilosti letadel. Některé z hlavních administrativních a technických otázek zavedených změnou 9 jsou podrobněji popsány v následujících odstavcích.

Změny příslušné terminologie

10. Změna 8 přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy nahradila dříve užívané spojení „osvědčení o letové způsobilosti prototypu“ slovy „typové osvědčení“, a sice ve svazku I kapitole 1 (Správa). Tato změna odráží současné užívání a sjednotila znění přílohy 16 svazku I s ostatními dokumenty ICAO. Změna 9 si klade za cíl zavést tutéž úpravu do přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy. Bylo však zapotřebí dbát o to, aby byl zachován pojem originality vyjádřený slovem „prototyp“, v dokumentu již použitým. Z toho důvodu byla v odstavci 1.10 kapitoly 1 změny 9 provedena malá úprava s cílem navrátit pravidlům použitelnosti jejich původní význam. Tato úprava se týkala uplatňování ze strany státu projekce a byla tudíž v souladu s příslušnou terminologií použitou v příloze 8 Chicagské úmluvy.
11. Za účelem zajištění souladu s přílohou 8 Chicagské úmluvy nyní také příslušná terminologie ve změně 9 přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy obsahuje termín datum předložení žádosti a nikoli datum přijetí žádosti.

Definice související s rychlostí větru

12. Definice jednotlivých limitů rychlosti větru v příloze 16 svazku I Chicagské úmluvy byly dosud nejednoznačné a nejednotné. Objasnění této oblasti bylo zvláště důležité, neboť překročení limitů rychlosti větru je velmi častým důvodem odložení velmi nákladných testů hlukové způsobilosti. Rozdíly v technickém provádění z důvodu nejasností a nejednotnosti by potenciálně mohly vést ke značným rozdílům ve výši nákladů na osvědčení hlukové způsobilosti u jednotlivých žadatelů a rovněž k možným rozdílům v rámci opakovatelnosti a přesnosti výsledků. Změna 9 přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy vychází z pokynů vydaných Světovou meteorologickou organizací (WMO) a odborného poradenství meteorologického oddělení ICAO a zavádí ustanovení, která vytváří náležitě technicky podložený a jasně formulovaný soubor specifikací.

Aktualizace odkazů na normy IEC

13. Příloha 16 svazek 1 Chicagské úmluvy obsahuje odkazy na několik norem Mezinárodní elektrotechnické komise (IEC), které stanovují specifikace pro zařízení používaná v rámci postupu udělování osvědčení hlukové způsobilosti letadel. Tyto specifikace IEC v průběhu let aktualizovala, aby zohledňovaly nejnovější vývoj v oblasti elektroniky, výrobních postupech a technikách měření. Změna 9 do přílohy 16 svazku I Chicagské úmluvy zavádí odkazy na nejnovější normy IEC.

Změna 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy

14. Změna 6 mezinárodních norem a doporučené praxe – ochrana životního prostředí s ohledem na emise pocházející z leteckých motorů (příloha 16 svazek II Úmluvy o mezinárodním civilním letectví) byla přijata Radou ICAO na čtvrtém jednání jejího 183. zasedání, které se konalo dne 7. března 2008. Rada ICAO stanovila, že změna nabude účinnosti, s výjimkou jakékoli části, ke které bude před 20. červencem 2008 ze strany většiny smluvních států oznámeno záporné stanovisko. Změna 6 vstoupí v platnost 20. listopadu 2008, a sice v rozsahu, v jakém nabyla účinnosti. O těchto rozhodnutích byly smluvní státy ICAO informovány prostřednictvím dopisu ICAO AN 1/62.2-08/20 ze dne 2. dubna 2008.

15. Změna 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy se týká administrativních a technických otázek, zejména v souvislosti s modernizací schémat prokazování shody a pokynů pro udělování osvědčení motorů. Některé z hlavních administrativních a technických otázek zavedených změnou 6 jsou podrobněji popsány v následujících odstavcích.

Přezkoumání aktuálních korekcí emisí plynů v rámci referenčních podmínek

16. Výbor pro ochranu životního prostředí v letectví (CAEP) v minulosti upozornil na několik oblastí, které vzbuzovaly obavy a které se týkaly skutečnosti, že:

- 1) v příloze 16 svazku II Chicagské úmluvy není jednotná terminologie vztahující se ke korekcím v rámci referenčních podmínek motoru a referenčních atmosférických podmínek;
- 2) termíny používané u korekcí vlhkosti nebyly jednoznačné; a
- 3) k popisu nastavení tahu bylo používáno několik zjevně ekvivalentních termínů.

S cílem vyřešit tyto nejasnosti změna 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy

- 1) obsahuje revidovaný text, který jasně stanovuje příslušné korekce referenčního standardního motoru a referenčních atmosférických podmínek;
- 2) zavádí zřejmé rozlišení mezi dvěma užívanými odlišnými termíny, které se týkají vlhkosti; a
- 3) používá termín „přistávací a vzletové (LTO) provozní režimy“, pokud se odkazuje na specifické body v rámci cyklu LTO, a termín „nastavení tahu“, pokud se odkazuje na nesespecifické provozní podmínky.

Přezkoumání aktuálních požadavků specifikace paliva

17. Z přezkumu dostupnosti paliva, které je v souladu se specifikacemi, vyplynulo, že obecně dostupná paliva v častých případech nesplňovala řadu specifikačních limitů. Úprava specifikací s cílem zahrnout veškerá dostupná paliva by však měla dopad na jejich přísnost. Změna 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy proto povoluje odchylky od požadavků specifikace paliv, které podléhají aplikaci schválených korekcí. Úpravy provedené ve změně 6 sníží náklady na certifikaci tím, že výrobcům umožní využívat lokálně dostupná paliva za předpokladu, že budou aplikovány přijatelné korekce, které vyloučí jakýkoli dopad na výsledky testu. Bez této úpravy by s velkou pravděpodobností bylo od výboru CAEP vyžadováno, aby pravidelně měnil specifikace paliva za účelem zohlednění nadcházejících odchylek v dodávkách paliva.

Změny s cílem povolit při výrobě odběrných sond používání jiných materiálů než je nerezová ocel

18. Odebírání vzorků emisí za moderními plynovými turbínovými motory vyžaduje použití tyčí vyrobených z materiálů schopných odolat teplotní a konstrukční zátěži, kterým musí čelit při provozu na vysoký výkon. Změna 16 svazek II Chicagské úmluvy definuje specifikace výroby testovacího náčiní a jediným dosud uvedeným materiálem byla nerezová ocel. Při nedávných certifikačních testech prováděných na technologicky nejvyspělejších motorech některých výrobců za pomoci tyčí z nerezové oceli specifikovaných v příloze 16 svazku II Chicagské úmluvy se objevily problémy s hardwarem na odebírání vzorků, což vedlo k nákladným zdržením v rozpisu testů. S cílem zmírnit tento problém byly poté, co výrobci ve spolupráci s certifikačními orgány prokázali, že tímto krokem neutrpěla přesnost měření emisí, použity tyče s vyšší odolností a nikoli tyče z nerezové oceli. Změna 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy

v důsledku toho zavádí text, který výrobcům umožňuje vyrábět tyče k měření emisí z materiálů, které mají náležitě vlastnosti, co se tyče odolnosti vůči vysokým teplotám, a sice za předpokladu, že jsou nereaktivní.

Dopad na předpisy agentury

19. Základní nařízení definuje hlavní požadavky na ochranu životního prostředí prostřednictvím odkazu na přílohu 16 Chicagské úmluvy. Čl. 6 odst. 2 stanoví, že v případě změny znění přílohy 16 Chicagské úmluvy je možné provést úpravy v souladu s postupem podle čl. 65 odst. 3 uvedeného nařízení, a to s cílem sjednotit hlavní požadavky na ochranu životního prostředí se souvisejícími normami ICAO.
20. Ačkoli změna 9 přílohy 16 svazku I ani změna 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy nezavádí žádná výslovně uvedená doporučení ohledně přisnosti norem týkajících se hluku a emisí, tyto úpravy, jak jsou objasněny výše, odstraňují nedostatky a přispívají k plnění zásady rovného zacházení s žadateli. Jelikož některé z těchto změn mají dopad na formulace samotných požadavků, je třeba tato vylepšení znění přílohy 16 Chicagské úmluvy převést do práva Společenství. Toto stanovisko předkládá návrh této úpravy na základě přijetí změny 9 přílohy 16 svazku I a změny 6 přílohy 16 svazku II Chicagské úmluvy.
21. Agentura přezkoumala odkaz na nejnovější změny v příloze 16 svazku I a I v čl. 6 odst. 1 základního nařízení a dospěla k závěru, že by text v takovém znění, v jakém je předkládán, mohl vyvolat otázky, zda se uplatňují pouze požadavky uvedené v nejnovějších změnách nebo požadavky všech kapitol přílohy 16. Agentura má proto v úmyslu předložit návrh nového znění textu čl. 6 odst. 1 základního nařízení (viz příloha: Navrhovaná změna nařízení).

IV. Posouzení dopadu právních předpisů

Bezpečnost

22. Z těchto opatření se žádné dopady v oblasti bezpečnosti neočekávají.

Ekonomické hledisko

23. Očekává se, že ekonomické dopady budou příznivé. Dodržováním norem přijatých organizací ICAO budou evropské výrobky a letadla registrovaná v Evropské unii snadněji akceptována v ostatních částech světa. Očekává se, že související snížení administrativní zátěže v tomto odvětví plynoucí z přijetí změn ICAO bez dalších úprav bude mít příznivý ekonomický dopad.

Životní prostředí

24. Očekává se, že změny schválené ICAO budou mít příznivý dopad na životní prostředí, neboť se má za to, že zavedené změny odstraňují nejasnosti a nejednotnost, poskytují příslušná objasnění, předkládají aktualizované údaje o nejnovějším technickém pokroku a přináší technicky podložené a jasně definované specifikace.

Sociální oblast

25. Neočekávají se žádné dopady v sociální oblasti, s výjimkou nepřímého vlivu zmírnění negativních dopadů letecké dopravy na životní prostředí.

Celosvětová harmonizace

26. Soulad předpisů Společenství s globálním souborem pravidel přijatých ICAO lze zajistit pouze tehdy, budou-li změny přijaté ICAO schváleny bez jakýchkoli dalších úprav.

Další letecké požadavky mimo působnost agentury

27. Očekává se, že změny budou přijaty bez jakýchkoli dalších úprav i ostatními světovými leteckými úřady.

Shrnutí a závěrečné hodnocení

28. Na základě výše uvedených skutečností a rozhodnutí přijatého ICAO po rozsáhlých jednáních se doporučuje tyto změny přijmout.

V Kolíně nad Rýnem dne 1. září 2008

P. GOUDOU
výkonný ředitel