



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 3/2008,

1. september 2008,

komisjoni määruse kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 216/2008 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ)

CAEP/7 rakendamine

I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 216/2008¹ (algmäärus) artiklit 6. Eeskirjade muutmise põhjused on esitatud allpool.
2. Käesolev arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi: amet) haldusnõukogu kehtestatud korra² kohaselt kooskõlas algmääruse artikli 19 sätetega.

II. Konsulterimine

3. Arvamuse eelnõu komisjoni määruse kohta, millega muudetakse algmäärust, avaldati ameti kodulehel 20. märtsil 2008 (muudatusettepaneku teade NPA 2008-02).
4. Märkuste esitamise lõpptähtpäevaks 1. maiks 2008 oli laekunud ametile 3 tsiviillennundusametist 3 märkust.
5. Kõiki saadud märkusi analüüsiti ning need koondati märkuste vastusdokumendi (CRD), mis avaldati ameti kodulehel 26. juunil 2008 kahekuuliseks konsulterimiseks. Kõnealune vastusdokument sisaldab kõikide ametile märkusi esitanud isikute ja/või organisatsioonide loendit ning ameti vastuseid. Märkuste vastusdokumendile saadi vaid üks märkus. See toetas märkuste vastusdokumendi, seega ei olnud vaja seda muuta.
6. Kõik saadud märkused toetasid ICAO muudatuste lõimimist ühenduse õigusesse ning asjakohaseid kohandusi algmääruse artiklis 6 ja sertifitseerimistingimuste osas CS-36 ameti pakutud viisil.

III. Ameti arvamuse sisu

7. Käesoleva arvamuse eesmärk on algmääruse artikli 6 muutmine, et uuendada viidet 16. lisa viimasele redaktsioonile. Järgmiseks selgitatakse nende muudatuste sisu.

Chicago konventsiooni 16. lisa I köite 9. muudatus

8. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa I köite rahvusvaheliste standardite ja soovitatava praktika keskkonnakaitset ja õhusõidukite müra käsitleva osa 9. muudatuse võttis Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu vastu 183. istungjärgu neljandal istungil 7. märtsil 2008. ICAO nõukogu nägi ette muudatuse jõustumise, välja arvatud mis tahes osas, mille kohta on enamik lepinguosalisi riike teatanud oma vastulaused 20. juuliks 2008. Jõustavas ulatuses on 9. muudatus kohaldatav alates 20. novembrist 2008. Nendest otsustest on ICAO lepinguosalistele riikidele teatatud ICAO riikide kirjaga AN 1/61.2-08/20 (28. märts 2008).
9. Chicago konventsiooni 16. lisa I köite 9. muudatuse eesmärk on selgitada haldus- ja tehnikaküsimusi, mille on tekitanud õhusõidukite mürasertifitseerimise tõendamisskeemide rakendamine ja selle suunised. Alljärgnevatel lõikudel

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.03.2008, lk 1).

² Haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljaandmisel (eeskirjade kehtestamise menetlus). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

kirjeldatakse mõnda 9. muudatuses esitatavat olulist haldus- ja tehnikaküsimust üksikasjalikumalt.

Kohaldatavuse tingimuste sõnastuse muudatused

10. Chicago konventsiooni 16. lisa I köite 8. muudatus asendas I köite 1. peatükis („Haldus“) varasema nimetuse „prototüübi lennukõlblikkussertifikaat“ nimetusega „tüübisertifikaat“. See kajastab praegust kasutust ja ühtlustas 16. lisa I köite muude ICAO dokumentidega. 9. muudatuse järgmine eesmärk on muuta tekst samal viisil Chicago konventsiooni 16. lisa kogu I köites. Tuli siiski olla hoolikas, et säilitada dokumendis juba kasutatud sõnaga „prototüüp“ väljendatav uudsus; sel põhjusel muudeti 9. muudatusega veidi 1. peatüki 1. lõike 10. punkti, et anda kohaldatavuse tingimustele tagasi nende esialgne tähendus. See muudatus käsitles konstrueerimisriigi taotlust ja oli seega kooskõlas Chicago konventsiooni 8. lisa kohaldatavustingimuste sõnastusega.
11. Et olla veelgi enam kooskõlas Chicago konventsiooni 8. lisaga, nimetatakse Chicago konventsiooni 16. lisa I köite 9. muudatuse kohaldatavustingimustes nüüd taotluse esitamise kuupäeva, mitte taotluse vastuvõtmise kuupäeva.

Tuulekiiruse määratlused

12. Seni olid Chicago konventsiooni 16. lisa I köites sisalduvad tuulekiiruse määratlused mitmeti mõistetavad ja ebaühtlased. Määratluste muutmine selgemaks oli eriti tähtis, sest ettenähtust tugevam tuul on sage põhjus, miks tuleb peatada väga kalleid mürasertifitseerimise katseid. Mitmetimõistetavus ja ebaühtlus võib tingida erinevused tehnilises rakendamises, millest omakorda võivad johtuda mürasertifitseerimise kulude suured erinevused eri taotlejate vahel ning erinevused tulemuste korratavuses ja täpsuses. Maailma Meteoroloogiaorganisatsiooni (WMO) avaldatud suuniste ja ICAO meteoroloogiatalituse spetsialistidelt saadud nõu põhjal lisab Chicago konventsiooni 16. lisa I köite 9. muudatus sätteid, mis kehtestavad tehniliselt põhjendatud ja hästi määratletud nõuetekogumi.

IEC viidete uuendamine

13. Chicago konventsiooni 16. lisa I köites viidatakse mitmele Rahvusvahelise Elektrotehnikakomisjoni (IEC) standardile, millega sätestatakse õhusõidukite mürasertifitseerimise seadmete tehnilised nõuded. Aja jooksul on IEC neid tehnilisi nõudeid uuendanud, et võtta arvesse elektroonika, tootmise ja mõõtetehnika arengut. Chicago konventsiooni 16. lisa I köite 9. muudatus lisas viited uusimatele IEC standarditele.

Chicago konventsiooni 16. lisa II köite 6. muudatus

14. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa II köite rahvusvaheliste standardite ja soovitatava praktika keskkonnakaitset ja õhusõidukite mootoriheitmeid käsitleva osa 6. muudatuse võttis Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu vastu 183. istungjärgu neljandal istungil 7. märtsil 2008. ICAO nõukogu nägi ette muudatuse jõustumise, välja arvatud mis tahes osas, mille kohta on enamik lepinguosalisi riike teatanud oma vastulaused 20. juuliks 2008. Jõustavas ulatuses on 6. muudatus kohaldatav alates 20. novembrist 2008. Nendest otsustest on ICAO lepinguosalistele riikidele teatatud ICAO riikide kirjaga AN 1/62.2-08/21 (2. aprill 2008).
15. Chicago konventsiooni 16. lisa II köite 6. muudatus käsitleb haldus- ja tehnikaküsimusi, põhiliselt tõendamisskeeme ja mootorite sertifitseerimise suunised. Alljärgnevates

lõikudes kirjeldatakse mõnda 6. muudatuses esitatavat olulist haldus- ja tehnikaküsimust üksikasjalikumalt.

Heitgaasiparameetrite võrdluspäeva suhtes parandamise läbivaatamine

16. Lennunduse keskkonnakaitse komitee (CAEP) on varem juhtinud tähelepanu mitmele probleemile:

- 1) Chicago konventsiooni 16. lisa II köites ei ole mootori võrdlustingimuste ja atmosfääri võrdlustingimuste parandamise sõnastus järjepidev;
- 2) niiskusparameetrite parandamise sõnastus oli ebaselge; ning
- 3) tõukejõu seadistuse kirjelduses kasutati mitut ilmselt võrdväärset nimetust.

Selle ebaühtluse kõrvaldamiseks Chicago konventsiooni 16. lisa II köite 6. muudatus

- 1) sisaldab ülevaadatud teksti, mis eritleb selgelt mootori võrdlustingimuste ja atmosfääri võrdlustingimuste parandamise korra;
- 2) eritleb selgelt kaht eri niiskusemõistet; ning
- 3) kasutab maandumis- ja õhkutõusutsükli spetsiifiliste punktidega seoses nimetust „maandumise ja õhkutõusu režiimid“ ning ebaspetsiifiliste käitustingimustega seoses nimetust „tõukejõu seadistus“.

Kütuse praeguste tehniliste nõuete läbivaatamine

17. Tehnilistele nõuetele vastava kütuse kasutatavuse ülevaade näitas, et üldiselt turustatavad kütused ei vastanud sageli mitmele tehniliste nõuete piirmäärale. Nõuete muutmine nii, et need hõlmaksid kõiki turustatavaid kütuseid, mõjutaks samas nõuete rangust. Sel põhjusel lubab Chicago konventsiooni 16. lisa II köite 6. muudatus kütuse tehnilistest nõuetest kõrvalekaldeid, mille korral kasutatakse kokkulepituid parandeid. Sellega seoses vähendab 6. muudatus sertifitseerimise kulutusi, võimaldades tootjatel kasutada kohapeal turustatavaid kütuseid, mille korral kasutatakse heakskiidetud parandeid, et välistada mis tahes mõju katsetulemustele. Selle muudatuseta oleks väga tõenäoline, et lennunduse keskkonnakaitse komiteel palutaks muuta kütuse tehnilisi nõudeid regulaarselt, et võtta arvesse turustatava kütuse kvaliteedi muutusi tulevikus.

Muudatused, et lubada kasutada muust materjalist kui roostevabast terasest proovivõtuvahendit

18. Nüüdisaegse gaasiturbiinmootori heitgaasijoast proovi võtmisel tuleb kasutada proovivõtuseadmeid, mille materjal talub suurel koormusel töötava mootori tekitatavat termilist ja mehhaanilist koormust proovivõtuvahendis. Chicago konventsiooni 16. lisa II köites määratletakse proovivõtuvahendi ehitus. Seni on ainus ettenähtud materjal olnud roostevaba teras. Mõne tootja uusima tehnikaga mootorite hiljutistel sertifitseerimiskatsetel, kus kasutati Chicago konventsiooni 16. lisa II köites määratletud roostevabast terasest proovivõtuvahendeid, tekkisid proovivõtuvahendites probleemid, mis põhjustasid katsetes kulukaid viivitusi. Selle probleemi lahendamiseks on kasutatud tugevamast materjalist kui roostevabast terasest proovivõtuvahendeid, pärast seda, kui sertifitseerimisasutustega koostööd tegevad tootjad tõestasid, et kasutatud materjal ei halvenda heitgaaside mõõtmise täpsust. Sel põhjusel lisab Chicago konventsiooni 16. lisa II köite 6. muudatus teksti, mis võimaldab tootjatel valmistada heitmete proovivõtuvahendeid materjalidest, millel on asjakohane ja piisav temperatuuritaluvus, tingimusel et need materjalid ei reageeri heitgaasidega.

Mõju ameti eeskirjadele

19. Algmäärus määratleb olulised keskkonnakaitsenõuded Chicago konventsiooni 16. lisale viidates. Artikli 6 lõige 2 sätestab, et kui Chicago konventsiooni 16. lisa on muudetud, võib rakendada sama määruse artikli 65 lõikes 5 kirjeldatud menetlust, et viia keskkonnakaitsenõuded kooskõlla asjakohaste ICAO standarditega.
20. Kuigi Chicago konventsiooni 16. lisa 9. muudatuses ja 16. lisa II kõite 6. muudatuses ei antud selgesõnalisi soovitusi müra- ja heitmestandardite ranguse kohta, lõpetavad need muudatused ülalkirjeldatud viisil need vastuolud ja aitavad saavutada kõigi taotlejate ühesugust kohtlemist. Et neist muudatustest mõni mõjutab nõuete endi koostamist, on vaja üle kanda need Chicago konventsiooni 16. lisa muudatused ühenduse õigusesse. Käesolev ettepanek teeb Chicago konventsiooni 16. lisa I kõite 9. muudatuse ja 16. lisa II kõite 6. muudatuse vastuvõtmise järgse sellise kohandamise ettepaneku.
21. Amet vaatas läbi algmääruse artikli 6 lõike 1 viite 16. lisa I ja II kõitele ning tuli järeldusele, et praegune tekst võib tekitada küsimusi, kas kohaldatakse ainult viimastes muudatustes sisalduvaid nõudeid või 16. lisa tervikpeatükkides sisalduvaid nõudeid. Sel põhjusel kavandab amet algmääruse artikli 6 lõike 1 uue sõnastuse (vt lisa: määruse muutmise ettepanek).

IV. Õigusliku mõju hinnang

Mõju ohutusele

22. Meetmed ei mõjuta ohutust.

Majandusmõju

23. Eeldatakse positiivseid majanduslikke mõjusid. ICAO standardite järgimise tulemusel võetakse Euroopa tooteid ja Euroopa Liidus registreeritud õhusõidukeid maailma eri paikades vastu lihtsamini. ICAO muudatuste muutmata kujul vastuvõtmisega on seotud lennundusettevõtjate halduskoormuse vähenemine, millel on eeldatavasti positiivne majanduslik mõju.

Keskkonnamõju

24. Muudatustel, millega on ICAO nõustunud, on eeldatav positiivne mõju keskkonnale, sest arvatavasti lahendavad muudatused mitmetimõistetavusi ja ebaühtlusi, annavad selgitusi, pakuvad ajakohastamist tehnika uusima arenguga ning toovad kaasa tehniliselt põhjendatud ja hästi määratletud tehnilised nõuded.

Sotsiaalne mõju

25. Muudatustel ei ole sotsiaalset mõju, välja arvatud kaudne mõju lennunduse negatiivse keskkonnamõju vähendamise kaudu.

Ülemaailmne ühtlustamine

26. Ainult juhul, kui muudatused võetakse vastu ICAO poolt heakskiidetud kujul ja muutmata, võib tagada, et ühenduse eeskirjad vastavad ICAO poolt vastu võetud ülemaailmsetele eeskirjadele.

Muud lennundusnõuded väljaspool EASA reguleerimisala

27. Eeldatakse, et ka muud maailma lennuametid võtavad kõnealused muudatused vastu.

Kokkuvõte ja lõplik hinnang

28. Ülalkirjeldatu ja ICAO poolt pärast põhjalikke arutelusid vastu võetud otsuse põhjal on soovitatav muudatused vastu võtta.

Köln, 1. september 2008

Tegevdirektor
P. GOUDOU