



## **2008/3. SZÁMÚ VÉLEMÉNY**

### **EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG**

**(2008. szeptember 1.)**

**a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági  
Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet,  
1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről  
szóló 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról  
rendelkező bizottsági rendeletről**

*“CAEP/7 végrehajtása”*

## I. Általános rendelkezések

1. Jelen vélemény közzétételének célja a Bizottság felkérése a 216/2008/EK<sup>1</sup> bizottsági rendelet (alaprendelet) 6. cikkének módosítására. A szabályalkotó tevékenység okai az alábbiakban kerülnek kifejtésre.
2. Ezt a véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (Ügynökség) igazgatósága<sup>2</sup> által meghatározott eljárás szerint, az alaprendelet 19. cikkében szereplő rendelkezéseknek megfelelően fogadták el.

## II. Konzultáció

3. Az alaprendeletet módosító bizottsági rendeletre vonatkozó véleménytervezet (javasolt módosítás - NPA No 2/2008) 2008. március 20-án jelent meg az Ügynökség weboldalán.
4. A 2008. május 1-jei határidőig az Ügynökség 3 észrevételt kapott 3 nemzeti polgári légügyi hatóságtól.
5. A beérkezett észrevételek mindegyikét tudomásul vették és egy „Észrevételre adott válasz” elnevezésű dokumentumba (Comment Response Document, CRD) foglalták, amit 2008. június 26-án tettek közzé az Ügynökség weboldalán. Ebben a CRD dokumentumban az észrevételeket benyújtó személyek és/vagy szervezetek felsorolása és az Ügynökség válaszai is megtalálhatók. A CRD-vel kapcsolatban összesen egy vélemény érkezett. Ez a vélemény alátámasztotta a CRD-t, ennek eredményeképpen változtatásokra nem volt szükség.
6. A beérkezett vélemények mindegyike - az Ügynökség által javasoltakkal összhangban - az ICAO módosításainak a közösségi jogba való beépítését és az alaprendelet 6. cikkével, illetve a CS-36-tal kapcsolatos változtatásokat támogatta.

## III. Az Ügynökség véleményének tartalma

7. Jelen vélemény célja az alaprendelet 6. cikkének módosítása a 16. melléklet legfrissebb kiadására vonatkozó hivatkozásának aktualizálása érdekében. A módosítások tartalma az alábbiakban található.

### A Chicágói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének 9. számú módosítása.

8. A Nemzetközi szabványok és javasolt gyakorlatok, környezetvédelem - légi járművek keltette zajra vonatkozó (a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 16. mellékletének 1. kötete) 9. számú módosítást a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa 2008. március 7-én, 183. ülésének 4. ülésén fogadta el. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa előírta a módosítás hatályba lépését, kivéve azokat a részeket, amelyekkel kapcsolatban a szerződő államok 2008. július 20. előtt egyet nem értésüknek adtak hangot. Ilyen értelemben a módosítás hatályba lép és 2008. november 20-tól alkalmazandó. A döntésekről az ICAO szerződő

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79, 2008.3.19., 1.o.).

<sup>2</sup> Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, a típusalkalmassági előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról (szabályalkotási eljárás). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

államai egy 2008. március 28-án kelt ICAO körlevél (AN 1/61.2-08/20) formájában kaptak értesítést.

9. A Chicagói Egyezmény I. kötet, 16. mellékletének 9. módosítására azért volt szükség, hogy a szemléltető módszerek és ezzel összefüggésben a légi járművek zajtanúsítási útmutatójának alkalmazásával kapcsolatban felmerülő adminisztratív és technikai kérdéseket tisztázni lehessen. A 9. módosítás kapcsán bevezetett fontosabb adminisztratív és technikai kérdéseket az alábbi bekezdésekben részletesebben tárgyaljuk.

#### *Az alkalmazhatósági nyelvben bekövetkezett változások*

10. A Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének 8. számú módosítása a korábban használatos "légialkalmassági bizonyítvány a prototípushoz" elnevezést "Típusbizonyítványra" változtatta az I. kötet 1. fejezetében (adminisztráció). Ez megfelelt a jelenlegi használatnak és összehangolta a 16. melléklet I. kötetét a többi ICAO dokumentummal. Ebből kifolyólag a 9. számú módosítás célja a változások következetes végrehajtása a Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetében. Figyelmet kellett azonban fordítani a dokumentumban már használt „prototípus” szó által közvetített eredetiség fogalmára, így a 9. számú módosítás során az 1. fejezet 1.10. pontját érintő változtatást vezettek be annak érdekében, hogy visszaállítsák az eredeti jelentésre vonatkozó alkalmazhatósági szabályokat. Ez a változtatás a tervező állam általi alkalmazásra vonatkozott, ily módon következetes volt a Chicagói Egyezmény 8. mellékletében használt alkalmazhatósági nyelvvel való összefüggésben.
11. A Chicagói Egyezmény 8. mellékletével való további megfelelés érdekében a Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének 9. számú módosításában foglalt alkalmazhatósági nyelv jelenleg a kérelem benyújtásának, nem pedig elfogadásának időpontjára vonatkozik.

#### *A szélesebbességgel kapcsolatos meghatározások*

12. A Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetében szereplő különböző szélesebbesség-határok mostanáig kétértelműek és következtelenek voltak. A tisztázás különösen fontos volt, mivel a szélesebbesség-határok túllépése általános okként szolgál a költséges zajtanúsítvány-tesztek felfüggesztésének szükségességére. A kétértelműségből és a következtelenségből eredő, a technikai végrehajtásban jelentkező különbségek potenciális okozói lehetnek a zajtanúsítványi költségek, kérelmezők közötti, jelentős eltéréseinek, illetve az ismételhetség és az eredmények pontosságának különbségeihez vezethetnek. A Meteorológiai Világszervezet (WMO) által kibocsátott útmutató használatával és az ICAO meteorológiai részlege által nyújtott szakmai tanács segítségével a Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének 9. számú módosítása olyan intézkedéseket vezet be, amelyek technikai szempontból stabil és megfelelően definiált előírások sorozatát hozzák létre.

#### *Az IEC referenciák aktualizálása*

13. A Chicagói Egyezmény 16. mellékletének I. kötete számos, a Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság (IEC) szabványaira mutató hivatkoztatást tartalmaz, melyek a légi járművek zajbizonyítványával kapcsolatban használatos eszközökre vonatkozó előírásokat állapítanak meg. Az évek folyamán az elektronikában, a gyártásban és a mérés technikában végbemenő fejlődésnek megfelelően az IEC aktualizálta ezeket az előírásokat. A legutóbbi IEC szabványra vonatkozó referencia bevezetésére a Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének 9. számú módosítása kapcsán került sor.

## A Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetének 6. számú módosítása

14. A Nemzetközi szabványok és javasolt gyakorlatok, környezetvédelem - légi járművek keltette zajra vonatkozó (a nemzetközi polgári repülésről szól egyezmény 16. mellékletének 1. kötete) 6. módosítást a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa 2008. március 7-én, 183. ülésének 4. ülésén fogadta el. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa előírta a módosítás hatályba lépését, kivéve azokat a részeket, amelyekkel kapcsolatban a szerződő államok 2008. július 20. előtt egyet nem értésüknek adnak hangot. Ilyen értelemben a módosítás hatályba lép és 6. számú módosítás 2008. november 20-tól alkalmazandó. A döntésekről az ICAO szerződő államai egy 2008. április 2-án kelt ICAO körlevél (AN 1/62.2-08/21) formájában kaptak értesítést.
15. A Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetének 6. számú módosítása főként a hajtómű alkalmassági bizonyítvánnyal kapcsolatos szemléltető módszerekre és az útmutató korszerűsítésére vonatkozó adminisztratív és technikai kérdéseket vet fel. A 6. módosítás kapcsán bevezetett fontosabb adminisztratív és technikai kérdések részletesebb leírása az alábbi bekezdésekben található.

### *A jelenlegi gáz kibocsátási korrekció felülvizsgálata a referencianapi feltételekkel való összevetésben*

16. A Repülési Környezetvédelmi Bizottság (CAEP) számos aggodalomra okot adó területet tárt fel a múltban a következők vonatkozásában:
- 1) a Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetében a hajtómű referenciaállapotával és a légköri referenciaviszonyokkal kapcsolatos korrekcióra vonatkozó terminológia nem következetes,
  - 2) a páratartalom korrekciójával kapcsolatban használt kifejezések nem voltak érthetőek és
  - 3) számos látszólag egyforma kifejezést a tolóerő beállításának leírására használtak.

### *Az ellentmondások kiküszöbölése érdekében a Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetének 6. számú módosítása*

- 1) a hajtómű-szabványreferencia és a légköri referenciaviszony vonatkozásában alkalmazandó korrekciók pontos meghatározása érdekében tartalmaz egy lektorált szöveget,
- 2) egyértelmű megkülönböztetést tesz a páratartalomra vonatkozóan használt két különböző kifejezés között és
- 3) a specifikus LTO cikluspontra való hivatkozáskor a "le- és felszállási (LTO) üzemmódok" kifejezést használja, miközben a "tolóerő beállítás" kifejezést nem specifikus működési állapotokra való hivatkozás során alkalmazza.

### *A jelenlegi üzemanyag-előírásokra vonatkozó követelmények felülvizsgálata*

17. Az előírásoknak megfelelő üzemanyag rendelkezésre állásának áttekintése során kiderült, hogy a leginkább hozzáférhető üzemanyagok nem felelnek meg számos, az előírásokban szereplő határértéknek. Mindazonáltal a rendelkezésre álló üzemanyagokra kiterjedő előírások módosítása befolyással lehetne a szigorúságra. Ebből kifolyólag a Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetének 6. számú módosítása lehetővé teszi az üzemanyag-előírásra vonatkozó követelményektől való eltérést, melyek a megállapított korrekciók alkalmazása alá esnek. A 6. számú

módosításban szereplő változtatások, a teszteredményekre gyakorolt hatás kiküszöbölése érdekében, csökkenteni fogják a tanúsítási költségeket és ezáltal lehetővé teszik, hogy a gyártók helyileg elérhető, az elfogadható korrekciók alkalmazása alá eső üzemanyagot használjanak. Változtatás hiányában valószínűleg felkérnék a CAEP-et, hogy rendszeres időközönként módosítsa az üzemanyagra vonatkozó előírásokat annak érdekében, hogy számításba vehessék az üzemanyag-ellátásban bekövetkező jövőbeni változásokat.

*A rozsdamentes acéllal szemben alternatívát kínáló mintavevő eszközök alkalmazásának engedélyezését lehetővé tevő módosítások*

18. A modern gázturbinás hajtóművekkel kapcsolatos emisszió vizsgálata során olyan anyagból készült eszközökre van szükség, melyek képesek ellenállni a nagyteljesítményű működés során keletkezett termikus és mechanikus terhelésnek. A Chicagói Egyezmény 16. mellékletének II. kötete meghatározza a mintavételi eszközök gyártására vonatkozó előírásokat; mostanáig az egyetlen megnevezett anyag a rozsdamentes acél volt. A legújabb technológiájú hajtóművek egyes gyártói által végzett tanúsítási tesztek során használt, a Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetében meghatározott rozsdamentes acél mintavevő eszköz mintavételi problémákat eredményezett, amely a vizsgálatok ütemezésének költséges késedelméhez vezetett. A probléma enyhítése érdekében erősebb anyagból készült mintavételi eszközt használtak a rozsdamentes acél helyett, miután a gyártók az engedélyező hatóságokkal együttműködésben bebizonyították, hogy az emisszió mérésének pontosságát ez nem befolyásolta. Következésképpen, a Chicagói Egyezmény 16. melléklete II. kötetének 6. számú módosítása olyan szöveget iktat be, amely lehetővé teszi a gyártók számára, hogy olyan anyagokból készült mintavételi eszközöket alkalmazzanak az emisszió mérése során, amelyek megfelelő hőálló képességgel rendelkeznek és nem reaktívak.

Az Ügynökség szabályait érintő hatás

19. A Chicagói Egyezmény 16. mellékletére hivatkozva az alaprendelet meghatározza a környezetvédelemmel kapcsolatos alapvető követelményeket. A 6. cikk (2) bekezdése kiemeli, hogy a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének módosításakor a rendelet 65 cikkének (3) bekezdésében lefektetett eljárással összhangban kell az átalakítást elvégezni a környezetvédelemmel kapcsolatos alapvető követelményeknek az ICAO szabványokhoz való igazítása szempontjából, ahol ez helyénvaló.

20. Miközben a zajjal és az emisszióval kapcsolatos szabványok szigorúságára vonatkozó határozott ajánlásokat a Chicagói Egyezmény 16. melléklete I. kötetének 9. számú módosítása és a 16. melléklet II. kötetének 6. számú módosítása sem vezet be, ezek a módosítások, a fentebbiekben kifejtett módon, bezárják a kiskapukat és a kérelmezők egyforma bánásmódban való részesülését segítik elő. Mivel egyes változtatások maguknak a követelményeknek a megfogalmazását is érintik, szükségessé vált ezeknek, a Chicagói Egyezmény 16. mellékletére vonatkozó finomításoknak a közösségi joggá való átalakítása. Jelen vélemény, a Chicagói Egyezmény 16. melléklet I. kötet 9. számú módosításának és a 16. melléklet II. kötet 6. számú módosításának elfogadását követően, ezt a fajta alkalmazást javasolja.

21. Az Ügynökség megvizsgálta az alaprendelet 6. cikk (1) bekezdésben szereplő a 16. melléklet I. és II. kötetére mutató hivatkozást és arra a következtetésre jutott, hogy a szöveg – jelenlegi állapotában – felveti annak kérdését, hogy a legutolsó módosítások követelményeit önmagában vagy a 16. melléklet összes fejezetének követelményeit kell alkalmazni valójában. Következésképpen az Ügynökség mérlegeli annak lehetőségét, hogy javaslatot tesz az alaprendelet 6. cikk (1) bekezdésének átfogalmazására. (lásd melléklet: a rendelet javasolt változtatásai)

#### **IV. A szabályozás hatáselemzése**

##### Biztonság

22. Az intézkedéseknek várhatóan nem lesz hatása a biztonságra.

##### Gazdaság

23. A várakozások szerint pozitív gazdasági hatásokra számíthatunk. Az ICAO által elfogadott szabványok betartása révén az Európai Unióban regisztrált termékeket és légi járműveket könnyebben elfogadják majd a világ különböző részein. Az ipari ágazat adminisztrációs terheinek kapcsolódó csökkenése, amit az ICAO módosítások változtatások nélküli elfogadása idézett elő pozitív gazdasági hatást fog eredményezni.

##### Környezetvédelem

24. A várakozások szerint az ICAO-ban jóváhagyott módosítások pozitív hatást gyakorolnak majd a környezetre, ugyanis az elvárás szerint a bevezetett változtatások megszüntetik és tisztázzák a félreérthetőséget és a következetlenséget, illetve rendelkezésre bocsátják a legfrissebb technikai fejlesztések aktualizálását, valamint technikailag megalapozott és megfelelően definiált előírásokat vezetnek be.

##### Társadalom

25. Semmilyen társadalmi következményt nem várunk ezektől az alternatíváktól, kivéve a repülés környezetre gyakorolt negatív környezeti hatásainak enyhítése által előidézett közvetett hatást.

##### Globális harmonizáció

26. A közösségi szabályok csak akkor lesznek összhangban az ICAO által elfogadott egyetemes szabályokkal, ha az ICAO-ban egyeztetett módosítások változatlan formában kerülnek elfogadásra.

##### Az Ügynökség hatáskörén kívül elhelyezkedő egyéb repüléssel kapcsolatos követelmények

27. Az elvárás az, hogy a módosítások változatlan formában történő elfogadása a világ többi légügyi hatóságánál is megtörténik.

##### Összegzés és végértékelés

28. A fentebb leírtakra és az ICAO Tanácsa által - széleskörű vitákat követően - elfogadott döntésekre alapozva a módosítások elfogadása ajánlott.

Köln, 2008. szeptember 1.

P. GOUDOU  
ügyvezető igazgató