



ATZINUMS NR. 03/2008

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

2008. gada 1. septembra

Komisijas Regulai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK

"CAEP/7 darba programmas īstenošana"

I. Vispārēji noteikumi

1. Šī atzinuma mērķis ir ieteikt Komisijai grozīt Komisijas Regulas (EK) Nr. 216/2008 6. pantu¹ (Pamatregula). Šīs noteikumu izstrādes iemesli ir izklāstīti turpmāk.
2. Šis atzinums tika pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (Aģentūras) valdes noteikto kārtību², saskaņā ar Pamatregulas 19. panta noteikumiem.

II. Apspriešana

3. Atzinuma projekts Komisijas Regulai, ar ko groza pamatregulu (paziņojums par grozījumu priekšlikumu – NPA Nr. 2008-02), 2008. gada 20. martā tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē.
4. Līdz 2008. gada 1. maijam, kas ir termiņa beigu datums, Aģentūra saņēma trīs atsauksmes no trim valsts aviācijas iestādēm.
5. Visas saņemtās atsauksmes tika apliecinātas un apkopotas dokumentā, kas satur atbildes uz atsauksmēm (*CDR*) un kas 2008. gada 26. jūnijā tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē un bija pieejams divu mēnešu laikā. Šajā dokumentā (*CRD*) ir uzskaitītas visas personas un/vai organizācijas, kas atsūtījušas atsauksmes un atbildes. Saistībā ar *CRD* dokumentu tika saņemta tikai viena atsauksme. Tajā *CRD* dokuments tika pozitīvi novērtēts, tādēļ nebija nepieciešams veikt turpmākus grozījumus.
6. Visi saņemtie komentāri atbalsta *ICAO* grozījumu integrēšanu Kopienas tiesību aktos, kā arī ar to saistītos labojumus Pamatregulas 6. pantā un sertifikācijas specifikācijā Nr.36, ko ierosinājusi aģentūra.

III. Aģentūras atzinuma saturs

7. Šā atzinuma mērķis ir veikt grozījumus Pamatregulas 6. pantā, lai varētu atjaunināt atsauci uz 16. pielikuma jaunāko izdevumu. Šo grozījumu saturs ir izklāstīts turpmāk.

Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 9. grozījums

8. 9. grozījumu, kas attiecas uz starptautiskajiem standartiem un ieteikto praksi, vides aizsardzības prasībām attiecībā uz gaisa kuģu troksni (Konvencijas 16. pielikuma I sējums par starptautisko civilo aviāciju), *ICAO* padome pieņēma savā 183. sesijas 4. sēdē, kas notika 2008. gada 7. martā. *ICAO* padome norādīja, ka grozījums stājas spēkā, izņemot kādu tā daļu, kuru līgumslēdzējvalstu vairākums ir noraidījis līdz 2008. gada 20. jūlijam. Galīgā variantā 9. grozījums ir piemērojams no 2008. gada 20. novembra. Ar savu 2008. gada 28. marta oficiālo vēstuli AN 1/61.2-08/20 Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) informēja *ICAO* līgumslēdzējvalstis par minētajiem lēmumiem.
9. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma mērķis ir noskaidrot administratīvus un tehniskus jautājumus, kas saistīti ar demonstrēšanas shēmu pielietošanu un ar to

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.).

² Valdes lēmums par procedūru, kas aģentūrai jāievēro, sniedzot atzinumus, sertifikāciju specifikācijas un metodiskos materiālus („Noteikumu izstrādes procedūra”). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

saistītajām norādēm attiecībā uz lidaparātu trokšņa līmeņa sertifikāciju. Turpmāk ir izsmeļoši izklāstīti daži galvenie administratīvi un tehniski jautājumi, kas minēti 9. grozījumā.

Izmaiņas, kas saistītas ar piemērojamības valodu

10. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 8. grozījumu agrāk izmantotais termins „prototipa lidojumderīguma sertifikāts” (*certificate of airworthiness for the prototype*) I sējuma 1. sadaļā (Administrēšana [*Administration*]) aizstāts ar terminu „tipa sertifikāts” (*type certificate*). Šāda rīcība atspoguļoja pašreizējo šī termina lietojumu, kā arī saskaņoja 16. pielikuma I sējumā izmantoto terminoloģiju ar pārējiem ICAO dokumentiem. Vēlāk ar 9. grozījumu paredz veikt tādas pašas izmaiņas visā Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējumā. Bija jāuzmanās, lai saglabātu savdabīgu nozīmi, kura piemīt vārdam „prototips”, kas jau izmantots šajā dokumentā; tādēļ ar 9. grozījumu tika ieviestas nelielas izmaiņas 1. nodaļas 1. panta 10 punktā, lai piešķirtu piemērojamības noteikumiem to sākotnējo nozīmi. Šīs izmaiņas attiecas uz termina lietošanu projekta valstī un tādējādi ir saskaņā ar piemērojamības valodu, ko lieto Čikāgas konvencijas 8. pielikumā.
11. Lai arī turpmāk saskaņotu Čikāgas konvencijas 8. pielikumā un Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 9. grozījumā lietoto piemērojamības valodu, frāzi „pieteikuma saņemšanas datums” (*the date of acceptance of the application*) aizstāj ar frāzi „pieteikuma iesniegšanas datums” (*the date of submittal of the application*).

Definīcijas, kas attiecas uz vēja ātrumu

12. Līdz šim definīcijas saistībā ar dažādām vēja ātruma robežvērtībām, kas izklāstīti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējumā, bija neskaidras un pretrunīgas. Bija nepieciešams panākt skaidrību šajā jautājumā, jo vēja ātruma robežvērtību pārsniegšana ir viens no iemesliem, kādēļ jāatliek trokšņa līmeņa sertifikācijas testi, kas saistīti ar lielu finanšu līdzekļu ieguldīšanu. Atšķirības tehniskajā īstenošanā neskaidrību un nekonsekvenču dēļ, iespējams, var izraisīt ievērojamu starpību trokšņa līmeņa sertifikācijas izmaksās, kas attiecas uz dažādiem pieteicējiem, kā arī, iespējams, savstarpēju neatbilstību starp rezultātu atkārtojamību un precizitāti. Izmantojot Pasaules Meteoroloģijas organizācijaš (*WMO*) norādes un ICAO Meteoroloģijas vienības ekspertu konsultāciju palīdzību, Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 9. grozījumā tiek iekļauti noteikumi, kas veido tehniski precīzu un labi noformulēto specifikāciju kopumu.

IEC atsauces dokumentu atjaunināšana

13. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējums satur atsauces uz dažiem Starptautiskās elektrotehniskās organizācijas (*IEC*) standartiem, kas veido specifikācijas attiecībā uz lidaparātu trokšņa līmeņa sertifikācijas procesā izmantoto iekārtu. Pēdējos gados *IEC* atjaunināja šīs specifikācijas, lai parādītu panākto progresu elektronikas, ražošanas un mērīšanas tehnikas jomā. Atsauces uz visjaunākajiem *IEC* standartiem tika iekļautas Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 9. grozījumā.

Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējuma 6. grozījums

14. 6. grozījumu, kas attiecas uz starptautiskajiem standartiem, ieteikto praksi un vides aizsardzības prasībām par lidaparāta dzinēja emisijām (Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma II sējums), ICAO padome pieņēma savā 183. sesijas 4. sēdē, kas notika 2008. gada 7. martā. ICAO padome norādīja, ka grozījums stājas spēkā, izņemot kādu tā daļu, kuru līgumslēdzējvalstu vairākums ir noraidījis līdz 2008. gada 20. jūlijam. Galīgā variantā 6. grozījums ir piemērojams no 2008. gada 20. novembra. Ar savu 2008. gada 2. aprīļa oficiālo vēstuli AN 1/62.2-08/21

Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO) informēja ICAO līgumslēdzējvalstis par minētajiem lēmumiem.

15. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējuma 6. grozījumā uzmanība tiek pievērsta administratīviem un tehniskiem jautājumiem, kas galvenokārt saistīti ar demonstrēšanas shēmu modernizēšanu un dzinēju sertificēšanas norādēm. Turpmāk tekstā tiek izklāstīti daži 6. grozījumā minētie galvenie administratīvi un tehniski jautājumi.

Pārskats par kārtējo gāzveida emisijas lieluma korekciju, kas attiecas uz atsaucē dienas laika apstākļiem

16. Aviācijas vides aizsardzības komiteja (CAEP) pēdējos gados pauda bažas par dažiem jautājumiem saistībā ar to, ka:

- 1) Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējumā izmantotā terminoloģija attiecībā uz standarta dzinēja parametriem un standarta atmosfēras apstākļiem ir pretrunīga;
- 2) Termini, kas izmantoti, aprakstot mitruma korekciju, nav precīzi formulēti, un
- 3) daži acīmredzot līdzvērtīgi termini tika izmantoti, lai aprakstītu aksiālās slodzes regulēšanu.

Lai atrisinātu šīs neatbilstības, Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējuma 6. grozījumā

- 1) iekļauts pārstrādātais teksts, kurā skaidri izklāstīti piemērojami labojumi, kas attiecas uz standarta dzinēja parametriem un standarta atmosfēras apstākļiem;
- 2) skaidri definēti divi dažādi termini, kas saistīti ar jēdzienu „mitrums”, un
- 3) atsaucoties uz noteiktajiem LTO cikla posmiem, lieto terminu „nosēšanās un pacelšanās (LTO) darbības režīmi”, bet runājot par nenoteiktiem darbības apstākļiem, lieto terminu „aksiālās slodzes regulēšana”.

Pārskats par pašreizējām degvielas specifiskācijas prasībām

17. Degvielas pieejamības pārbaude saskaņā ar specifiskāciju norādīja, ka parasti pieejamie degvielas veidi bieži vien neatbilst dažiem noteiktiem specifiskācijas ierobežojumiem. Tomēr specifiskācijas grozījuma veikšana nolūkā iekļaut visus degvielas veidus ietekmētu stingrības pakāpi. Tādēļ Čikāgas konvencijas 16. pielikuma 6. grozījums paredz atkāpšanos no degvielas specifiskāciju prasībām, ar nosacījumu, ka ir piemērojami apstiprinātie labojumi. 6. grozījumā veiktās izmaiņas paredz sertifikācijas izmaksu samazināšanu, sniedzot iespēju ražotājiem izmantot degvielas veidus, kas pieejami vietējā līmenī, ar nosacījumu, ka ir piemērojami apstiprinātie labojumi, lai novērstu jebkāda veida ietekmi uz testa rezultātiem. Bez šī labojuma, ļoti iespējams, Aviācijas vides aizsardzības komitejai būtu regulāri jāveic grozījumi degvielas specifiskācijā, lai iekļautu jaunākas izmaiņas, kas attiecas uz degvielas krājumiem.

Grozījumi nolūkā atļaut nerūsējošā tērauda vietā izmantot citu materiālu paraugu ņemšanai

18. Ņemot emisijas paraugu no mūsdienu gāzturbīnu dzinējiem, ir nepieciešams izmantot paraugus, kas izgatavoti no materiāliem, kuri spēj izturēt termisko un mehānisko slodzi, kas rodas lielas jaudas padeves rezultātā. Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējumā tiek definētas specifiskācijas, kas attiecas uz paraugu izgatavošanu, un līdz šim vienīgais minētais materiāls bija nerūsējošais tērauds. Pēdējie sertifikācijas testi, ko veica daži ražotāji ar jaunās tehnoloģijas dzinējiem, izmantojot paraugus no nerūsējošā tērauda, kas minēti Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējumā, norādīja uz aparatūras

problēmām, kuras izraisīja kavējumus testu grafikā. Lai mazinātu šo problēmu, pēc tam, kad ražotāji sadarbībā ar sertificējošām iestādēm pierādīja, ka emisiju mērījumi ir precīzi, paraugu izgatavošanā nerūsējošā tērauda vietā izmantoja izturīgākus materiālus. Tāpēc Čikāgas konvencijas 16. pielikuma II sējuma 6. grozījumu papildina ar tekstu, kurā ir teikts, ka ražotāji emisiju mērīšanai var izmantot paraugus no materiāliem ar atbilstošām termiskām īpašībām, ar nosacījumu, ka tie ir ķīmiski neaktīvi.

Ietekme uz Aģentūras noteikumiem

19. Pamatregula definē pamatprasības attiecībā uz vides aizsardzību, atsaucoties uz Čikāgas konvencijas 16. pielikumu. Pamatregulas 6. panta 2. punktā precizēts, ka Čikāgas konvencijas 16. pielikums tika grozīts un grozījumu apstiprināšanu iespējams veikt saskaņā ar šīs regulas 65. panta 3. punktā minēto procedūru, lai pielīdzinātu pamatprasības attiecībā uz vides aizsardzību saistītajiem ICAO standartiem.
20. Tā kā Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 9. grozījumā un 16. pielikuma II sējuma 6. grozījumā nav minēti ieteikumi attiecībā uz trokšņa un emisijas standartu stingrības pakāpi, šie grozījumi, kā jau minēts, atrisina neskaidrības un palīdz panākt vienlīdzīgu attieksmi pret visiem pieteicējiem. Tā kā daži labojumi maina pašu prasību formulējumu, ir nepieciešams iestrādāt minētos Čikāgas konvencijas 16. pielikuma grozījumus Kopienas tiesību aktos. Šajā atzinumā tiek ierosināta šāda integrēšana pēc Čikāgas konvencijas 16. pielikuma I sējuma 9. grozījuma un 16. pielikuma II sējuma 6. grozījuma apstiprināšanas.
21. Aģentūra ir izskatījusi atsauci uz 16. pielikuma I un II sējuma pēdējiem grozījumiem Pamatregulas 6. panta 1. punktā un secināja, ka dotais teksts, iespējams, var radīt jautājumus par to, vai jāpiemēro tikai prasības, kas minētas pēdējos grozījumos, vai tās, kas minētas visās 16. pielikuma sadaļās. Tādēļ aģentūra grasās piedāvāt jaunu Pamatregulas 6. panta 1. punkta formulējumu (skatīt papildinājumu: Ierosinātais labojums regulā (*Proposed change to regulation*)).

IV. Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

Drošība

22. Nav sagaidāms, ka šie pasākumi ietekmēs drošību.

Ekonomiskā ietekme

23. Sagaidāms, ka ekonomiskā ietekme būs labvēlīga. Eiropas Savienībā reģistrētos gaisu kuģus vieglāk pieņems pasaules dažādās daļās, jo tie atbildīs ICAO pieņemtajiem standartiem. Sagaidāms, ka nozares administratīvās slodzes samazināšana, kas radusies ICAO grozījumu (to sākotnējā variantā) pieņemšanas rezultātā, labvēlīgi ietekmēs ekonomiku.

Ietekme uz vidi

24. Sagaidāms, ka ICAO pieņemtie grozījumi būs pozitīva ietekme uz vidi, jo uzskata, ka veiktās izmaiņas atrisina jautājumu par neskaidrību un nekonsekvenci, nodrošina attiecīgus skaidrojumus un informāciju par pēdējiem tehnoloģijas jauninājumiem, kā arī veido tehniski precīzu un labi noformulēto specifikāciju kopumu.

Sociālā ietekme

25. Nekāda veida sociālā rakstura sekas no minētajiem labojumiem nav sagaidāmas, izņemot netiešu ietekmi, ko var radīt aviācijas nevēlamo seku mazināšana.

Vispārēja saskaņošana

26. Tikai tādā gadījumā, ja ICAO pieņems grozījumus to sākotnējā variantā, ir garantēts, ka Kopienas noteikumi ir formulēti saskaņā ar vispārējo ICAO pieņemto noteikumu kopumu.

Citas aviācijas prasības ārpus Aģentūras darba jomas

27. Sagaidāms, ka pārējas pasaules aviācijas iestādes pieņems grozījumus to sākotnējā variantā.

Kopsavilkums un galīgais novērtējums

28. Pamatojoties uz iepriekš minēto un lēmumu, ko ICAO pieņēma pēc plašām diskusijām, ir ieteicams pieņemt grozījumus.

Ķelnē, 2008. gada 1. septembrī

P. Gudū [*P. Goudou*]
Izpilddirektors