



AVIZUL NR. 03/2008

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 1 septembrie 2008

pentru un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE

„Implementare CAEP/7”

I. General

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei să modifice articolul 6 din Regulamentul Comisiei (CE) nr. 216/2008¹ (regulamentul de bază). Motivele acestei activități de reglementare sunt prezentate mai jos.
2. Prezentul aviz a fost adoptat, în conformitate cu procedura specificată de Consiliul de administrație² al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (agenția), în temeiul dispozițiilor articolului 19 din regulamentul de bază.

II. Consultare

3. Proiectul de aviz pentru un regulament al Comisiei de modificare a regulamentul de bază (notificarea amendamentului propus – NPA nr. 2008-02) a fost publicat pe site-ul agenției la 20 martie 2008.
4. Până la data închiderii, 1 mai 2008, agenția primise 3 comentarii de la 3 autorități naționale în domeniul aviației.
5. Toate comentariile primite au fost luate la cunoștință și încorporate într-un document de comentarii și răspunsuri (CRD), care a fost publicat pe site-ul agenției la 26 iunie 2008, pentru a putea fi consultat timp de două luni. Acest document conține o listă cu toate persoanele și/sau organizațiile care au transmis agenției comentarii și răspunsuri. Ca răspuns la CRD, s-a primit doar o reacție. Această reacție venea în sprijinul CRD și, prin urmare, nu a fost nevoie de nici o modificare.
6. Toate comentariile primite sprijină ideea includerii amendamentelor OACI în dreptul comunitar și adaptările conexe ale articolului 6 din regulamentul de bază și ale documentului CS-36, astfel cum s-a propus de către agenție.

III. Conținutul avizului agenției

7. Prezentul aviz vizează modificarea articolului 6 din regulamentul de bază, în vederea actualizării referinței la ultima ediție a anexei 16. Conținutul acestor amendamente este explicat mai jos.

Amendamentul 9 referitor la anexa 16, volumul I, la Convenția de la Chicago

8. Amendamentul 9 la Normele și practicile recomandate internaționale, protecția mediului – zgomotul aeronavelor (anexa 16, volumul I din Convenția privind aviația civilă internațională) a fost adoptat de Consiliul OACI în cadrul celei de-a patra întâlniri a celei de-a 183-a sesiuni care a avut loc la 7 martie 2008. Consiliul OACI a prevăzut că amendamentul va intra în vigoare, cu excepția oricărei părți a acestuia asupra căreia o majoritate a părților contractante își va fi exprimat dezacordul înainte de 20 iulie 2008. În măsura în care intră în vigoare, amendamentul 9 se va aplica de la 20 noiembrie 2008. În privința acestor decizii, statele contractante OACI au fost informate prin scrisoarea AN 1/61.2-08/20 din 28 martie 2008 adresată statelor OACI.

¹ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

² Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către agenție în vederea emiterii avizelor, specificațiilor de certificare și documentelor orientative („Procedura de reglementare”). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

9. Obiectivul amendamentului 9 referitor la anexa 16, volumul I, la Convenția de la Chicago este de a clarifica aspectele administrative și tehnice care rezultă din aplicarea programelor de demonstrație și a documentelor orientative conexe pentru certificarea zgomotului aeronavelor. În următoarele paragrafe, sunt detaliate unele aspecte administrative și tehnice majore introduse de amendamentul 9.

Modificări ale formulării privind aplicabilitatea

10. Amendamentul 8 referitor la anexa 16, volumul I, la Convenția de la Chicago a înlocuit formularea utilizată anterior, „certificatul de navigabilitate pentru prototipul”, cu termenul „certificat tip” în volumul I, capitolul 1 (Dispoziții administrative). Această modificare reflecta utilizarea actuală și a aliniat anexa 16, volumul I cu alte documente OACI. Ca urmare, amendamentul 9 vizează să efectueze aceeași modificare în întregul text al anexei 16, volumul I din Convenția de la Chicago. Trebuia însă avut grijă să se păstreze noțiunea de originalitate transmisă de cuvântul „prototip”, folosit deja în documentul respectiv; în acest scop, o mică modificare efectuată la alineatul 1.10 din capitolul 1 a fost introdusă la amendamentul 9 pentru a restabili normele de aplicabilitate în sensul lor original. Această modificare se referea la cererea formulată de statul de proiectare și, prin urmare, era în conformitate cu formularea privind aplicabilitatea utilizată în anexa 8 la Convenția de la Chicago.
11. Pentru a fi aliniată și mai mult cu anexa 8 la Convenția de la Chicago, formularea privind aplicabilitatea din amendamentul 9 referitor la anexa 16, volumul I, la Convenția de la Chicago, se referă în prezent mai degrabă la data de depunere a cererii decât la data acceptării acesteia.

Definiții referitoare la viteza vântului

12. Până în prezent, definițiile diverselor limite de viteză a vântului din anexa 16, volumul I, din Convenția de la Chicago au fost ambigue și inconsecvente. Era deosebit de important să se clarifice aceste definiții, având în vedere că depășirea vitezei limită este un motiv frecvent pentru anularea testelor foarte costisitoare de certificare a zgomotului. Diferențele de implementare tehnică datorate ambiguităților și inconsecvențelor ar putea duce potențial la diferențe mari în cheltuielile de certificare a zgomotului între diverși solicitanți și la posibile diferențe în repetabilitatea și precizia rezultatelor. Utilizând documentele orientative publicate de Organizația Meteorologică Mondială (WMO) și cu ajutorul consultanței de specialitate din partea Secției de meteorologie a OACI, amendamentul 9 referitor la anexa 16, volumul I, la Convenția de la Chicago introduce prevederi care formează un set de specificații coerent și bine definit din punct de vedere tehnic.

Actualizarea referințelor IEC

13. Anexa 16, volumul I din Convenția de la Chicago conține referințe la mai multe norme ale Comisiei Electrotehnice Internaționale (IEC) care stabilesc specificații pentru echipamentele utilizate pentru certificarea zgomotului aeronavelor. De-a lungul anilor, aceste specificații au fost actualizate de către IEC pentru a reflecta progresele electronicii și a tehnicilor de producție și de măsurare. O referință la cele mai recente norme IEC a fost introdusă de amendamentul 9 referitor la anexa 16, volumul I, la Convenția de la Chicago.

Amendamentul 6 referitor la anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago

14. Amendamentul 6 la Normele și practicile recomandate internaționale, protecția mediului – zgomotul aeronavelor (anexa 16, volumul II din Convenția privind aviația civilă internațională) a fost adoptat de Consiliul OACI în cadrul celei de-a patra întâlniri a celei de-a 183-a sesiuni care a avut loc la 7 martie 2008. Consiliul OACI a prevăzut că

amendamentul va intra în vigoare, cu excepția oricărei părți pentru care o majoritate a părților contractante își vor fi notificat dezacordul, înainte de 20 iulie 2008. În măsura în care intră în vigoare, amendamentul 6 se va aplica de la 20 noiembrie 2008. În privința acestor decizii, statele contractante OACI au fost informate prin scrisoarea AN 1/62.2-08/21 din 2 aprilie 2008, adresată statelor OACI.

15. Amendamentul 6 referitor la anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago abordează probleme administrative și tehnice, referitoare în special la modernizarea programelor de demonstrație și la documentele orientative pentru certificarea motoarelor. În următoarele paragrafe, sunt detaliate unele aspecte administrative și tehnice majore introduse de amendamentul 6.

Revizuirea actualelor corecții de emisii de gaze în funcție de condițiile zilei de referință

16. În trecut, Comitetul privind protecția mediului în domeniul aviației (CAEP) a ridicat un număr de probleme privind faptul că:

- 1) în anexa 16, volumul II din Convenția de la Chicago, terminologia referitoare la corecțiile privind condițiile de referință ale motoarelor nu este consecventă cu terminologia referitoare la condițiile atmosferice;
- 2) termenii utilizați pentru corecțiile umidității nu erau clari și
- 3) mai mulți termeni aparent echivalenți au fost utilizați pentru a descrie reglarea tracțiunii.

Pentru a rezolva aceste inconsecvențe, amendamentul 6 referitor la anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago

- 1) include un text revizuit pentru a specifica în mod clar corecțiile aplicabile motorului tip de referință și condițiilor atmosferice de referință;
- 2) introduce o distincție clară între cei doi termeni folosiți pentru umiditate și
- 3) utilizează termenul „moduri de funcționare pentru aterizare și decolare (LTO)” când se referă la punctele ciclice specifice LTO, în timp ce termenul „reglarea tracțiunii” se folosește când este vorba de condiții de funcționare nespecifice.

Revizuirea cerințelor actuale privind specificațiile legate de combustibil

17. O revizuire a disponibilității combustibilului care respectă specificațiile a indicat că combustibilii disponibili în mod general nu îndeplineau unele dintre limitele prevăzute de specificații. Însă modificarea specificației în vederea includerii tuturor combustibililor disponibili ar avea un efect asupra rigorii. Prin urmare, amendamentul 6 referitor la anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago permite derogarea de la cerințele privind specificațiile referitoare la combustibil, care fac obiectul aplicării corecțiilor convenite. Modificările efectuate la amendamentul 6 vor reduce cheltuielile de certificare permițând constructorilor să utilizeze combustibili disponibili pe plan local, sub rezerva aplicării corecțiilor acceptabile, în vederea eliminării oricărui efect asupra rezultatelor testelor. Fără această modificare, este foarte posibil să se ceară CAEP să modifice cu regularitate specificația privind combustibilul pentru a se avea în vedere fluctuațiile viitoare în aprovizionarea cu combustibil.

Amendamente care permit utilizarea altor materiale în afara oțelului inoxidabil pentru sonda de prelevare

18. Prelevarea de probe de emisii din spatele turbomașinilor moderne cu gaz necesită utilizarea de sonde construite din materiale capabile să reziste la încărcături termice și structurale impuse în timpul utilizării la mare putere. Anexa 16, volumul II din Convenția de la Chicago definește specificațiile pentru fabricarea sondelor și, până în prezent, singurul material prevăzut a fost oțelul inoxidabil. Testele recente de certificare ale motoarelor de ultimă generație, care utilizează sondele din oțel inoxidabil prevăzute în anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago, au întâmpinat probleme de hardware legate de eșantionare, care au dus la întâzieri costisitoare ale programării testelor. Pentru a rezolva această problemă, sondele construite din materiale cu o rezistență mai mare au fost utilizate în locul oțelului inoxidabil după ce constructorii, colaborând cu autoritățile de certificare, au demonstrat că nu a fost compromisă precizia măsurătorilor emisiilor. Prin urmare, amendamentul 6 referitor la anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago introduce un text care permite constructorilor să realizeze sonde pentru măsurarea emisiilor din materiale care au o rezistență adecvată la temperatură, cu condiția să nu fie reactive.

Impactul asupra normelor agenției

19. Regulamentul de bază definește cerințele esențiale pentru protecția mediului făcând trimitere la anexa 16 din Convenția de la Chicago. Articolul 6 alineatul (2) prevede că, în momentul modificării anexei 16 din Convenția de la Chicago, adaptarea se poate realiza în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 65 alineatul (3) din același regulament, în vederea alinierii corespunzătoare a cerințelor esențiale privind protecția mediului cu normele conexe OACI.

20. Deși nu s-au făcut recomandări explicite privind rigurozitatea normelor legate de zgomot și emisii în amendamentul 9 din anexa 16, volumul I și în amendamentul 6 din anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago, aceste amendamente, astfel cum s-a explicat mai sus, elimină lacune și contribuie la realizarea tratamentului egal al tuturor solicitanților. Având în vedere că unele din aceste modificări afectează formularea cerințelor propriu-zise, aceste îmbunătățiri ale anexei 16 la Convenția de la Chicago trebuie transpuse în dreptul comunitar. Prezentul aviz propune o astfel de adaptare ca urmare a adoptării amendamentului 9 referitor la anexa 16, volumul I și a amendamentului 6 referitor la anexa 16, volumul II, la Convenția de la Chicago.

21. Agenția a analizat o referință la cele mai recente amendamente din anexa 16, volumele I și II, care trebuie introdusă la articolul 6 alineatul (1) din regulamentul de bază și a ajuns la concluzia că textul, așa cum se prezintă, ar putea ridica întrebări cu privire la aplicabilitatea exclusivă a cerințelor celor mai recente amendamente sau a cerințelor tuturor capitolelor anexei 16. Prin urmare, agenția intenționează să propună un nou text al articolului 6 alineatul (1) din regulamentul de bază (a se vedea apendicele: Propunere de modificare a regulamentului).

IV. Evaluarea impactului reglementării

Siguranță:

22. Nu se așteaptă să existe nici un impact asupra siguranței ca rezultat al acestor măsuri.

Economic:

23. Se așteaptă ca impacturile economice să fie pozitive. Aderând la normele adoptate de OACI, produsele europene și aeronavele înmatriculate în Uniunea Europeană vor fi acceptate cu mai multă ușurință în diferite locuri de pe glob. Reducerea sarcinilor administrative asupra industriei, determinată de adoptarea amendamentelor OACI fără modificări, ar trebui să aibă un efect economic pozitiv.

Mediu:

24. Se așteaptă ca amendamentele, astfel cum au fost stabilite în cadrul OACI, să aibă un efect pozitiv asupra mediului, pentru că se consideră că modificările introduse rezolvă ambiguitățile și inconsecvențele, asigură clarificări, oferă o actualizare în raport cu cele mai recente evoluții tehnice și introduc specificații coerente și bine definite din punct de vedere tehnic.

Social:

25. Aceste măsuri nu ar trebui să aibă nici un efect pe plan social, cu excepția efectului indirect al atenuării efectelor negative de mediu ale aviației asupra mediului.

Armonizarea la nivel mondial

26. Se garantează consecvența normelor comunitare cu setul de norme mondiale adoptate de OACI numai dacă amendamentele în forma stabilită de OACI sunt adoptate fără modificări.

Alte cerințe privind aviația din afara domeniului de competență al agenției

27. Se așteaptă ca amendamentele să fie adoptate fără modificări de către alte autorități de aviație din lume.

Rezumat și evaluare finală

28. În baza elementelor prezentate mai sus și a deciziei adoptate de OACI, după discuții aprofundate, se recomandă adoptarea amendamentelor.

Köln, 1 septembrie 2008

P. GOUDOU
Director executiv