

STANOVISKO č. 01/2006

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení (ES) č. 1592/2002 Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví,

A

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací,

pro provádění změn vyplývajících ze změny 8 svazku I a změny 5 svazku II přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví uzavřené v Chicagu dne 7. prosince 1944

I. Všeobecné informace

1. Na své šesté schůzi se Výbor pro ochranu životního prostředí v letectví (CAEP/6) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) dohodl na změnách mezinárodních norem a doporučené praxe – ochrana životního prostředí s ohledem na hluk pocházející z letadel a emise pocházející z leteckých motorů, přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (dále jen „příloha 16“). Po zpracování prostřednictvím systému organizace ICAO byly tyto změny přijaty jakožto oficiální změny k příloze 16 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která je označována jako Chicagská úmluva a vstoupila v platnost dne 24. listopadu 2005. Požadavky na ochranu životního prostředí zahrnuté v příloze 16 jsou základními požadavky na ochranu životního prostředí v souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 1592/2002 Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví¹ (dále jen “základní nařízení”). Jakákoli změna v příloze 16 tudíž vyžaduje, aby Společenství rozhodlo, zda chce odpovídajícím způsobem změnit své vlastní požadavky, a pakliže ano, změnit odkaz v článku 6, aby bylo toto nařízení v souladu s vývojem organizace ICAO. V konečném důsledku může taková změna vyvolat další změnu pravidel přijatých Komisí k provádění článku 6, jak to vyžaduje odstavec 3 uvedeného článku. Takový je účel tohoto stanoviska agentury.
2. K tomu, aby bylo možné aktualizovat výše uvedená evropská nařízení a zajistit, že budou odpovídat nejnovější verzi přílohy 16, jsou zapotřebí dvě změny, a to:
 - změna článku 6 základního nařízení za účelem aktualizace odkazu na nejnovější verzi a
 - změna přílohy k nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací² (“část 21”).
 Cílem tohoto stanoviska jsou tyto dva body.

Po přijetí takových změn bude zapotřebí aktualizovat také pravidla vydaná agenturou v souladu s článkem 14 základního nařízení za účelem usnadnění provádění právních předpisů Společenství, a to:

- rozhodnutí výkonného ředitele 2003/4/RM o certifikačních specifikacích zajišťujících přijatelné způsoby plnění požadovaných hlukových limitů letadel („CS-36“) a
- rozhodnutí výkonného ředitele 2003/1/RM o přijatelných způsobech plnění daných požadavků a pokynů pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací („AMC a GM k části 21“).

Tyto dodatečné změny nelze iniciovat, pokud nebudou realizovány v souladu s tímto stanoviskem.

¹ Úř. věst. L 240 7.9.2002, s. 1.

² Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6.

3. Toto stanovisko bylo přijato po provedení postupu stanoveného správní radou agentury³, v souladu s článkem 14 základního nařízení.

II. Konzultace

4. Návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění základní nařízení, část 21 a související návrhy rozhodnutí výkonného ředitele byl zveřejněn pro účely vznesení připomínek na internetových stránkách agentury (www.easa.eu.int) dne 14. července 2005.
5. Do data uzávěrky (14. října 2005) obdržela agentura 22 připomínek od vnitrostátních orgánů a soukromých společností.
6. Veškeré přijaté připomínky byly potvrzeny a začleněny do přiloženého dokumentu komentářů a odpovědí (*Comment Response Dokument, CRD*). Všechny přijaté připomínky podporují začlenění změn 5 a 6 ICAO do právních předpisů Společenství a související úpravu článku 6 a části 21.
7. Několik subjektů, které vznesly připomínky, však naznačilo obavy ohledně části záměrů agentury týkajících se provedení ustanovení změny 8, vztahující se k dokumentaci k osvědčením hlukové způsobilosti, kterou musí provozovatelé uchovávat na palubě svých letadel. Očekávaly totiž, že členské státy dostanou příležitost rozhodnout se pro jednu ze tří možností akceptovaných organizací ICAO. To se však zdá být neslučitelné s ustanoveními základního nařízení, které vyžaduje, aby ve všech zemích Společenství platily jednotné normy. Proto by nebylo možné ponechat na členských zemích, aby se rozhodly, kterou možnost upřednostňují. Rozhodnutí musí být učiněno na úrovni Společenství a musí být uplatňováno všemi provozovateli v rámci Společenství bez rozdílu.
8. Možnost volby obsažená v oznámení agentury o navrhované změně (*Notice of Proposed Amendment, NPA*) staví pouze na obsahu části 21 tak, jak byla přijata v září 2003. Toto nařízení vyžaduje, aby příslušné orgány vydaly osvědčení hlukové způsobilosti, která budou v souladu s formulářem 45 agentury EASA. To bylo provedeno v době, kdy se očekávaly výsledky práce výboru CAEP, které již byly dobře známé a odrážely to, co se zdálo být většinovým názorem členů této skupiny zemí Evropského společenství s ohledem na nejlepší systém dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti. Ohledně tohoto bodu nebyla skutečně učiněna žádná připomínka poté, co byl návrh na provedení těchto pravidel dán do oběhu pro připomínkování v roce 2003. Lze zvážit přechod na jiný administrativní systém, ale jelikož by se jednalo o výraznou odchylku od toho, co je dnes v rámci Společenství uzákoněno a co nebylo součástí konzultací započatých prostřednictvím oznámení NPA 15-2005, existuje potřeba realizovat zvláštní postup při tvorbě pravidel, který vyjasní všechna pro a proti takové změny a od zainteresovaných stran si vyžádá vznesení jejich připomínek ohledně této věci. Agentura tudíž zamýšlí vydat předběžné oznámení o navrhované změně (A-NPA) vyzývající k předložení stanovisek ohledně této věci i k vyjádření k tomu, kterou

³ Rozhodnutí správní rady o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů („postup při tvorbě pravidel“) EASA MB/7/03 ze dne 27. 6. 2003.

z uvedených možností upřednostnit. Pokud výsledek těchto konzultací ukáže, že existuje dostatečná podpora pro změnu, pak agentura iniciuje na této bázi úkol za účelem stanovení pravidel pro změnu administrativního systému vydávání dokumentů o hluku. K urychlení tohoto procesu v naplnění norem organizace ICAO a k minimalizaci zpoždění v provádění změn CAEP/6, jsou toto stanovisko a CRD publikovány zároveň, aby tak mohla být záležitost tvorby příslušných pravidel urychleně uzavřena.

III. Obsah stanoviska agentury

9. Toto stanovisko má za cíl změnit článek 6 základního nařízení za účelem aktualizace odkazu na nejnovější verzi přílohy 16 a v souvislosti s tím rovněž změnit část 21. Obsah těchto změn je vysvětlen v dalším textu.
10. Změna 8 přílohy 16 svazku I, týkající se hluku pocházejícího z letadel, byla přijata Radou Mezinárodní organizace pro civilní letectví na páté schůzi 174. konference konané dne 23. února 2005. Tato změna poté vešla v platnost dne 24. listopadu 2005. Změna dále minimalizuje vlivy letecké dopravy na životní prostředí tím, že ukládá účinnější opatření ke snižování hluku pocházejícího z letadel přímo u zdroje hluku, a mění a vyjasňuje příslušnou terminologii tak, aby bylo možné opakovaně vydávat osvědčení letadlům spadajícím pod kapitolu 5 podle přísnějších požadavků kapitoly 4. Navíc jsou vyjasněny situace, které nevyžadují prokázání splnění těchto protihlukových ustanovení. Změna 8 též vyjasňuje, jakým způsobem má probíhat vedení dokumentace o hlukové způsobilosti, a zavádí novou přílohu G s dalšími pokyny pro vedení dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti a novou přílohu H s pokyny pro získávání dat o hluku pocházejících z vrtulníků a pro účely stanovování územních plánů.
11. Rovněž změna 5 přílohy 16 svazku II, týkající se emisí pocházejících z leteckých motorů a vypouštění paliva, byla přijata Radou ICAO na páté schůzi 174. konference a vešla v platnost dne 24. listopadu 2005. Tato změna dále minimalizuje vlivy letecké dopravy na životní prostředí účinnějšími opatřeními ke snižování emisí pocházejících z leteckých motorů. Byla do ní začleněna i nová norma pro oxidy dusíku, která je o 12 procent nižší než norma předchozí.
12. Změny části 21 mají za cíl odstranit povinnost zapisovat údaje o hluku do letové příručky. Tím by se část 21 dostala do souladu s ustanoveními přílohy 16 svazku I, ze které byl stejný požadavek vypuštěn. Tím, že je stále povoleno zapisovat tyto údaje do letové příručky a tyto údaje jsou též uvedeny v osvědčení hlukové způsobilosti, které je nyní povinné pro letouny registrované v Evropské unii na základě části 21, vedlo by toto ke zbytečné duplicitě údajů. Navíc, cílem je provést některé změny redakčního charakteru i ve formuláři 45 EASA tak, aby byl plně v souladu a formátem doporučeným organizací ICAO v příloze 16.

IV. Příští změny pravidel agentury EASA

13. Příloha 16 svazku I byla rozšířena o novou přílohu G, která obsahuje pokyny pro vedení dokumentace k osvědčením hlukové způsobilosti. Záměrem je zavést tuto

přílohu změnou rozhodnutí č. 2003/1/RM výkonného ředitele agentury ze 17. října 2003 o přijatelných způsobech plnění daných požadavků a pokynů pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací („AMC a GM k části 21“).

14. V souvislosti se změnami přílohy 16 svazku I byly též provedeny změny v technické příručce pro ochranu životního prostředí při uplatňování postupů pro vydávání osvědčení hlukové způsobilosti letadel, která je dokumentem organizace ICAO. Jde o dokument organizace ICAO č. 9501 AN/929. Záměrem je začlenit je změnou rozhodnutí č. 2003/4/RM výkonného ředitele agentury ze 17. října 2003 o certifikačních specifikacích zajišťujících přijatelné způsoby plnění požadovaných hlukových limitů letadel („CS-36“).

V. Posouzení dopadu na právní předpisy

15. Bezpečnost

Z těchto opatření se žádné dopady v oblasti bezpečnosti neočekávají.

16. Ekonomika

Očekává se, že dojde k pozitivním vlivům na ekonomiku. Dodržováním norem přijatých organizací ICAO budou letadla registrovaná v Evropské unii snadněji akceptována v ostatních částech světa. Očekává se, že s nimi spojené snížení administrativní zátěže v tomto odvětví a vyjasnění způsobu vedení dokumentů o hlukové způsobilosti budou mít na ekonomiku pozitivní vliv.

17. Životní prostředí

Očekává se, že uvedené změnylepší opatření k ochraně životního prostředí.

18. Sociální oblast

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

V Kolíně nad Rýnem dne 15. května 2006

P. GOUDOU