

OPINIA nr 01/2006

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

**do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1592/2002
Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w zakresie
lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa
Transportu Lotniczego**

ORAZ

**do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr
1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków
powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie
zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji
projektujących i produkujących**

**dotycząca wdrożenia zmian wynikających z poprawki nr 8 tomu I i poprawki nr
5 tomu II załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym
podpisanej w Chicago 7 grudnia 1944 r.**

I. Uwagi ogólne

1. Podczas szóstego posiedzenia Komitet ds. ochrony środowiska naturalnego w zakresie lotnictwa (CAEP/6) Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) uzgodnił zmiany Międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie ochrony środowiska przed hałasem lotniczym i emisjami silników lotniczych – załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („Załącznik 16”). Po ich przetworzeniu przez system ICAO zmiany te zostały przyjęte jako formalne poprawki do załącznika 16 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zwanej konwencją chicagowską, i weszły w życie 24 listopada 2005 r. Wymogi w zakresie ochrony środowiska określone w załączniku 16 są podstawowymi wymogami ochrony środowiska naturalnego zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego¹ („rozporządzenie podstawowe”). Wszelkie zmiany załącznika 16 wymagają zatem decyzji Wspólnoty co do zgody na odpowiednie dostosowanie własnych wymogów, a w przypadku podjęcia takiej decyzji – wprowadzenia właściwej poprawki do art. 6 w celu jego aktualizacji i dostosowania do zmian wprowadzonych przez ICAO. Poprawka taka może skutkować dalszymi zmianami zasad przyjętych przez Komisję w celu wdrożenia art. 6 zgodnie z wymogami jego ust. 3. Taki jest właśnie cel niniejszej opinii Agencji.
2. W celu zaktualizowania wspomnianych wyżej rozporządzeń europejskich i zachowania ich zgodności z aktualnym brzmieniem załącznika 16 konieczne jest wprowadzenie dwóch zmian. Są to:
 - poprawka do art. 6 rozporządzenia podstawowego w celu aktualizacji odesłania do najnowszego wydania i
 - poprawka do załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących² („część 21”).

Te dwie zmiany stanowią przedmiot niniejszej opinii.

Po przyjęciu wspomnianych zmian konieczna będzie także aktualizacja wydanych przez Agencję zasad zgodnie z art. 14 rozporządzenia podstawowego w celu umożliwienia wdrożenia prawa wspólnotowego. Mowa tu o następujących dokumentach:

- decyzja dyrektora wykonawczego nr 2003/4/RM w sprawie specyfikacji certyfikacyjnych określająca akceptowalne metody ustalania zgodności w zakresie hałasu lotniczego („CS-36”); i
- decyzja dyrektora wykonawczego nr 2003/1/RM określająca akceptowalne metody ustalania zgodności i materiały pomocnicze dla potrzeb certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w

¹ Dz.U. nr L 240 z 7.9.2002, str. 1.

² Dz.U. nr L 243 z 27.9.2003, str. 6.

zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących („AMC i GM do części 21”).

Wymienione dodatkowe zmiany nie mogą jednak być inicjowane przed dokonaniem poprawek stanowiących przedmiot niniejszej opinii.

3. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez Zarząd Agencji³, zgodnie z postanowieniami art. 14 rozporządzenia podstawowego.

II. Konsultacje

4. Projekt opinii do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie podstawowe, część 21, i związany z nimi projekt decyzji dyrektora wykonawczego zostały opublikowane w celu zgłaszania uwag na stronie internetowej Agencji (www.easa.eu.int) w dniu 14 lipca 2005 r.
5. Do dnia 14 października 2005 r. włącznie Agencja uzyskała 22 uwagi od władz krajowych i podmiotów prywatnych.
6. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do dokumentu reakcji na uwagi (CRD). Wszystkie uzyskane uwagi popierają włączenie poprawek 5 i 8 ICAO do prawa wspólnotowego, a także związane z nimi korekty art. 6 i części 21.
7. Szereg komentujących wskazywało jednak wątpliwości dotyczące zamiarów Agencji w zakresie transpozycji postanowień poprawki 8 dotyczących dokumentacji certyfikacji hałasu, którą operatorzy zobowiązani są posiadać na pokładzie samolotu. Spodziewali się oni, że państwa członkowskie będą miały możliwość wyboru między trzema różnymi opcjami akceptowanymi przez ICAO. Wydaje się to niezgodne z postanowieniami rozporządzenia podstawowego, które wymaga zachowania jednolitych standardów w całej Wspólnocie. Nie byłoby zatem możliwe pozostawienie państwom członkowskim możliwości decydowania o wyborze opcji. Wybór taki musi zostać dokonany na szczeblu wspólnotowym i wdrożony bez dyskryminacji przez wszystkich operatorów wspólnotowych.
8. Opcja ujęta w notatce odnośnie do proponowanej poprawki (NPA) agencji oparta jest jedynie na treści części 21 w kształcie, w jakim została ona przyjęta we wrześniu 2003 r. Rozporządzenie to wymaga wystawienia przez właściwe władze świadectwa zdatności w zakresie hałasu zgodnie z Formularzem 45 EASA. W tamtym czasie było to oparte na przewidywanych wynikach prac CAEP, które już wówczas były dobrze znane i odzwierciedlały stanowisko, które – jak się wydawało – podzielała większość europejskich członków tej grupy w zakresie wyboru najlepszego schematu dotyczącego dokumentacji świadectwa zdatności w zakresie hałasu. Do przekazanego w 2003 r. do komentowania projektu zasad nie zgłoszono w tym zakresie żadnych uwag. Przejście na inny system administracyjny można rozważyć, ale ponieważ stanowiłoby to znaczne odejście od obecnego kształtu prawa wspólnotowego, a nie stanowiło przedmiotu konsultacji prowadzonych na podstawie NPA 15-2005, istnieje konieczność

³ Decyzja zarządu w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy wystawianiu opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i wytycznych („Procedura tworzenia prawa”) EASA MB/7/03 z 27.06.2003.

przeprowadzenia oddzielnego procesu tworzenia prawa, objaśniającego wady i zalety tej zmiany i uwzględniającego zwrócenie się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag. Agencja zamierza zatem wydać pierwszą notatkę odnośnie do proponowanej poprawki (A-NPA), zwracając się o opinie w tej sprawie oraz preferencje w wyborze opcji. Jeśli wynik konsultacji wskazywać będzie na wystarczające poparcie dla zmiany, Agencja, działając na tej podstawie, zainicjuje proces tworzenia nowej zasady w celu dokonania zmiany systemu administracyjnego służącego wystawianiu dokumentów związanych z hałasem. W celu usprawnienia tego procesu i zminimalizowania opóźnień we wdrażaniu poprawek CAEP/6, ponieważ konieczne jest dostosowanie się do norm ICAO, niniejsza opinia i dokument CRD publikowane są jednocześnie w celu zamknięcia trwającego procesu tworzenia prawa.

III. Treść opinii Agencji

9. Niniejsza opinia ma na celu wprowadzenie poprawki do art. 6 rozporządzenia podstawowego w celu aktualizacji odesłania do najnowszego wydania załącznika 16 i dokonanie stosownej poprawki w części 21. Treść tych poprawek została objaśniona poniżej.
10. Poprawka nr 8 do załącznika 16, tom I dotyczący hałasu lotniczego, została przyjęta przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) na piątym posiedzeniu 174. sesji w dniu 23 lutego 2005 r. Weszła ona w życie w dniu 24 listopada 2005 r. Poprawka służy dalszemu ograniczeniu skutków oddziaływania lotnictwa na środowisko naturalne poprzez poprawę metod związanych z ograniczeniem hałasu lotniczego u źródła. Poprawka ta precyzuje brzmienie dotyczące możliwości stosowania, w tym zmian możliwości stosowania, umożliwiających zmianę certyfikacji samolotów objętych rozdziałem 5 według ostrzejszych wymogów zawartych w rozdziale 4. Ponadto wyjaśniono sytuacje, w których nie jest wymagane udokumentowanie zgodności z przepisami dotyczącymi ograniczania hałasu. Wprowadzono także objaśnienia dotyczące prowadzenia dokumentacji w zakresie ograniczania hałasu oraz dodano nowy dodatek G zawierający dalsze wytyczne w sprawie prowadzenia dokumentacji dotyczącej zdatności w zakresie ograniczania hałasu i nowy dodatek H zawierający wytyczne w sprawie uzyskiwania danych określających hałaśliwość śmigłowca dla potrzeb planowania przestrzennego.
11. Poprawka 5 do załącznika 16, tom II dotyczący emisji silników lotniczych i zrzucania paliwa także została przyjęta przez Radę ICAO na piątym posiedzeniu 174 sesji i weszła w życie 24 listopada 2005 r. Ogranicza ona dalej skutki wywierane przez lotnictwo na środowisko naturalne, poprawiając środki ograniczania emisji z silników lotniczych. Wprowadza także nową normę zawartości tlenków azotu (NOx), niższą o 12 procent od poprzednio obowiązującej.
12. Zmiany części 21 mają na celu wykreślenie obowiązku uwzględniania informacji o hałasie w instrukcji użytkowania w locie. Ma to na celu dostosowanie brzmienia części 21 w związku z wykreśleniem tego wymogu z załącznika 16, tom I. Należy zauważyć, że zamieszczanie informacji o hałasie w instrukcji użytkowania w locie

jest nadal dozwolone, jednak ponieważ informacje te są także zawarte w świadectwie zdatności w zakresie hałasu, którego posiadanie jest obecnie obowiązkowe dla samolotów zarejestrowanych w Unii Europejskiej według części 21, pozostawienie tego wymogu stanowiłoby zbędne dublowanie informacji. Ponadto celem jest także wprowadzenie pewnych zmian o charakterze redakcyjnym do formularza 45 EASA w celu jego dostosowania do formatu zalecanego w załączniku 16 przez ICAO.

IV. Dalsze zmiany zasad EASA

13. Załącznik 16, tom I, został uzupełniony o nowy dodatek G, zawierający wytyczne dotyczące prowadzenia dokumentacji świadectwa zdatności w zakresie hałasu. Docelowo mają one zostać wprowadzone w życie w drodze poprawki do decyzji nr 2003/1/RM dyrektora wykonawczego Agencji z 17 października 2003 r. określającej akceptowalne metody ustalania zgodności i materiały pomocnicze dla potrzeb certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących („AMC i GM do części 21”).
14. W związku ze zmianami załącznika 16, tom I, dokonane zostały także zmiany dokumentu ICAO pt. Techniczny podręcznik ochrony środowiska dotyczący wykorzystania procedur w procesie certyfikacji samolotów w zakresie hałasu (*ICAO Document Environmental Technical Manual on the Use of Procedures in the Noise Certification of Aircraft*), ICAO Doc 9501 AN/929. Docelowo, mają one zostać wprowadzone w życie w drodze poprawki do decyzji nr 2003/4/RM dyrektora wykonawczego Agencji z 17 października 2003 r. w sprawie specyfikacji certyfikacyjnych określającej akceptowalne metody ustalania zgodności w zakresie hałasu lotniczego („CS-36”).

V. Ocena wpływu tworzenia przepisów

15. Bezpieczeństwo

Nie przewiduje się wpływu tych środków na bezpieczeństwo.

16. Gospodarka

Spodziewany jest korzystny wpływ gospodarczy. Dostosowanie do norm przyjętych przez ICAO zapewni samolotom rejestrowanym w Unii Europejskiej lepsze przyjęcie w różnych regionach świata. Związane z tym zmniejszenie ciężarów administracyjnych i uproszczenie dokumentów związanych z hałasem powinno przynieść pozytywne skutki gospodarcze.

17. Środowisko

Przewiduje się, że zmiany spowodują poprawę i ulepszenie przepisów dotyczących ochrony środowiska.

18. Społeczeństwo

Nie przewiduje się, aby omawiane opcje miały wywierać wpływ społeczny, z wyjątkiem pośredniego skutku ograniczenia negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko naturalne.

Kolonia, dnia 15 maja 2006 r.

P. GOUDOU