

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ č. 2013/001/R VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY

ze dne 23. ledna 2013

o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu 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“),

kterým se mění rozhodnutí č. 2012/020/R výkonného ředitele Agentury ze dne 30. října 2012

**„Amendment 1 k druhému vydání AMC a GM k Části 21“
„Implementace CAEP/8“**

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES¹ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na jeho články 18 a 19,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, 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, a zejména na body 21.A.16A a 21.A.18 přílohy k nařízení (EU) č. 748/2012 („Části 21“),

VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

(1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 základního nařízení, certifikační specifikace, včetně předpisů letové způsobilosti a přijatelných způsobů průkazu, jakož i poradenský materiál, které mají být použity v procesu certifikace.

¹ Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (EU) č. 6/2013 ze dne 08.01.2013 (Úř. věst. L 4, 09.01.2013, s. 34).

² Úř. věst. L 224, 21.08.2012, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (EU) č. 7/2013 ze dne 08.01.2013 (Úř. věst. L 4, 09.01.2013, s. 36).

(2) Agentura, v souladu s článkem 52 základního nařízení, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemnou reakci na obdržené připomínky.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha I „Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál, které mají být použity při certifikaci letové způsobilosti výrobků, letadlových částí a zařízení a při schvalování organizací zapojených do jejich projektování nebo výroby“ k rozhodnutí č. 2012/020/R výkonného ředitele Agentury ze dne 30. října 2012 se tímto mění v souladu s přílohou k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí bude zveřejněno v Úřední publikaci Agentury a vstupuje v platnost dne 29. ledna 2013.

V Kolíně nad Rýnem dne 23. ledna 2013

P. GOUDOU

Příloha k rozhodnutí č. 2013/001/R

Příloha I „Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál, které mají být použity při certifikaci letové způsobilosti výrobků, letadlových částí a zařízení a při schvalování organizací zapojených do jejich projektování nebo výroby“ k rozhodnutí č. 2012/020/R výkonného ředitele Agentury ze dne 30. října 2012 („AMC a GM k Části 21“) se tímto mění následovně:

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového textu, jak je uvedeno níže:

1. Text, který má být zrušen, je ~~přeškrtnut~~.
2. Nový text, který má být vložen, je **zvýrazněn šedě**.
3. ... znamená, že zbývající předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn.

Hlava F Oddílu A se mění následovně:

Hlava F — Výroba bez oprávnění organizace k výrobě ...

GM č. 2 k 21.A.121 Platnost – použitelné konstrukční údaje

Použitelné konstrukční údaje definujeme jako všechny nezbytné výkresy, specifikace a jiné technické informace, poskytované držitelem nebo žadatelem o oprávnění organizace k projektování, TC, STC, schválení návrhu opravy nebo nevýznamné změny nebo oprávnění ETSO (nebo rovnocenných dokladů, když je Hlava F Oddílu A Části 21 použita pro výrobu výrobků, letadlových částí nebo zařízení, jejichž konstrukce byla schválena jinak, než podle Části 21) a uvolňované řízeným způsobem výrobcí, vyrábějícímu podle Hlavy F Části 21. Tyto údaje by měly být postačující ke zpracování výrobních údajů, umožňujících výrobu ve shodě s danými konstrukčními údaji.

Před vydáním TC, STC, schválení návrhu opravy nebo nevýznamné změny nebo oprávnění ETSO nebo rovnocenných dokladů jsou konstrukční údaje definovány jako „neschválené“, ale letadlové části a zařízení lze uvolnit s formulářem 1 EASA jako osvědčením shody.

Po vydání TC, STC, schválení návrhu opravy nebo nevýznamné změny nebo oprávnění ETSO nebo rovnocenných dokladů jsou tyto konstrukční údaje definovány jako „schválené“ a položky vyrobené ve shodě s nimi splňují podmínky uvolnění na formuláři 1 EASA pro účely letové způsobilosti.

Pro účely Hlavy F k Části 21 pojem „použitelné konstrukční údaje“ zahrnuje, v případě motorů a je-li to použitelné, informace související s použitelným požadavkem na omezení produkce emisí.

...

AMC č. 2 k 21.A.130(b) Prohlášení o shodě pro výrobky (jiné než celé letadlo), letadlové části a/nebo zařízení – osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou (formulář 1 EASA)

A. ÚVOD

...

5. VYPLNĚNÍ OSVĚDČENÍ ZPRACOVATELEM

...

Blok 12 – Poznámky

Příklady podmínek, které by vyžadovaly uvedení prohlášení v bloku 12:

...

- V případě motoru, kdy příslušný úřad udělil výjimku z požadavku na omezení produkce emisí, musí být v bloku 12 uvedeno následující prohlášení:

„[„NOVÝ NEBO NÁHRADNÍ“] MOTOR, NA KTERÝ SE VZTAHUJE VÝJIMKA Z POŽADAVKŮ NA OMEZENÍ PRODUKCE EMISÍ NO_x“.

Blok 13b – Podpis oprávněné osoby

...

AMC 21.A.130(b)(4) Použitelné emisní požadavky

1. Všeobecně

Určení je provedeno v souladu s údaji stanovenými držitelem typového osvědčení motoru. Tyto údaje by měly umožnit určení, zda motor vyhovuje požadavku na omezení produkce emisí dle odstavce (d) Svazku II, Části III, Hlavy 2, ust. 2.3.2 Přílohy 16 k Chicagské úmluvě. Mělo by být uvedeno, že v případě motorů, jimž byla příslušným úřadem udělena výjimka z těchto požadavků, jsou platnými emisními požadavky předepsané hladiny stanovené ve Svazku II, Části III, Hlavě 2 odstavci 2.3.2 c) Přílohy 16 k Chicagské úmluvě.

2. Proces a kritéria pro výjimky z požadavku na omezení produkce emisí NO_x

2.1 Žádost

Organizace by měla příslušnému úřadu předložit formální žádost, podepsanou příslušným vedoucím pracovníkem, a kopii předat všem dalším relevantním organizacím a dotčeným příslušným úřadům, včetně Agentury. Dopis by měl zahrnovat následující informace pro příslušný úřad, který má být v roli posuzujícího žádost:

a) Administrativa

- Název, adresa a kontaktní údaje organizace.

b) Rozsah žádosti

- Typ motoru (označení modelu, číslo typového osvědčení (TC), datum TC, certifikační předpisová základna pro emise, jedinečné číslo (UID) z databáze emisí motorů ICAO);
- Počet požadovaných výjimek pro individuální motor;
- Doba trvání (datum ukončení) nepřetržité výroby dotčených motorů.
- Zda jsou navrhované motory, kterým má být výjimka udělena, „náhradní“ nebo „nové“ a komu budou tyto motory prvotně dodány.

Poznámka: V případě, že jsou motory „nové“ (nové motory zastavěné na novém letadle) a vedlo by to k většímu negativnímu dopadu na životní prostředí ve srovnání s výjimkami udělenými pouze pro náhradní motory, mělo by být ke schválení této žádosti vyžadováno podrobnější zdůvodnění.

c) Zdůvodnění výjimek

Při požadování výjimky pro „nový“ motor by se měla organizace v možném rozsahu zabývat následujícími činiteli, spolu s kvantifikací, tak aby doložila přínosy žádosti o výjimku:

- Technické problémy, z pohledu životního prostředí a letové způsobilosti, které mohly zdržet vyhovění požadavku na snižování produkce emisí;
- Ekonomické dopady na výrobce, provozovatele a letecký průmysl obecně;
- Vlivy na životní prostředí. Mělo by se brát v úvahu množství dodatečných emisí NO_x, které bude vypuštěno v důsledku této výjimky. Mohlo by zahrnovat zvážení bodů jako:

- množství, o jaké model motoru překračuje normu pro emise NO_x, s přihlédnutím k jakýmkoliv jiným modelům motoru z rodiny motorů pokrytých stejným typovým osvědčením a jejich vztahu k dané normě;
- množství emisí NO_x, které by bylo vypuštěno motorem alternativním při stejném použití; a
- dopad změn za účelem snížení NO_x na jiné činitele týkající se životního prostředí, včetně komunálního hluku a emisí CO₂;
- Dopad nepředvídaných okolností a potíží v důsledku podmínek obchodu za hranicí kontroly výrobce (např. stávka zaměstnanců, přerušení dodávek nebo kalamity);
- Plánované budoucí objemy výroby a plány na výrobu vyhovující verze modelu motoru, u něž je usilováno o výjimku;
- Spravedlivé jednání při administraci snižování produkce emisí mezi ekonomicky konkurujícími si stranami (např. poskytnout odůvodnění udělení dané výjimky, pokud jiní výrobci mají motor vyhovující požadavku a nepotřebují výjimku, se zohledněním dopadů na skladbu letadlového parku provozovatele, podobnost a související otázky v případě absence motoru, pro který je výjimka požadována);
- Jakékoliv další související činitele.

2.2 Vyhodnocení

2.2.1 Poté, co má Agentura přehled o výjimkách udělených v rámci členských států a v rámci třetích zemí díky kontaktování příslušné projekční organizace, Agentura podá v průběhu procesu udělování výjimek příslušnému úřadu informaci. Informace Agentury by měla mít formu dopisu zaslaného příslušnému úřadu.

2.2.2 Vyhodnocení žádosti o výjimku by mělo být založeno na zdůvodnění poskytnutém organizací a na následujících definicích a kritériích:

a) Použití motorů

- „Náhradní motory“ jsou definovány jako kompletní nové motorové jednotky, které mají být zastavěny na letadlo v provozu z důvodu údržby nebo výměny. Je možné předpokládat, že žádosti o výjimky spojené s motory za tímto účelem by měly být schváleny, pokud by emise byly rovny nebo nižší než emise těch motorů, které nahrazují. Žádost by měla obsahovat položky popsané v bodech (a) a (b) odstavce 2.1 výše, ale není potřeba, aby zahrnovala položky specifikované v bodě (c). U náhradních motorů by se vyhodnocení žádosti o výjimku provádělo za účelem vedení záznamů a hlášení, ale ne z důvodu schvalování výjimky.
- „Nové motory“ jsou definovány jako kompletní nové motorové jednotky, které mají být zastavěny na nové letadlo. Z požadavku na snižování produkce NO_x mohou být vyjmuty pouze tehdy, pokud již splňují dřívější normu (např. výjimka z požadavku na snižování produkce NO_x CAEP/6 uvedeného v odstavci (d) Svazku II, Části III, Hlavy 2, ust. 2.3.2 Přílohy 16 k Chicagské úmluvě je možná pouze za podmínky, že typ motoru již splňuje předepsané hladiny stanovené ve Svazku II, Části III, Hlavě 2 odstavci 2.3.2 c) Přílohy 16 k Chicagské úmluvě). Aby byla výjimka pro takový typ motoru schválena, musí žadatel rovněž jasně prokázat, že splňují kritéria pro výjimku zahrnutím položek popsaných v bodech (a), (b) a (c) odstavce 2.1 výše. Příslušný úřad si může vyžádat další informace týkající se vhodnosti možné výjimky.

b) Počet výjimek pro nové motory

Výjimky by měly vycházet z celkového počtu motorů a časové lhůty pro dodání těchto motorů, což by mělo být odsouhlaseno v době schválení žádosti a založeno na ohledech vysvětlených v bodě (c) odstavce 2.1 výše. Počet motorů, kterým byla výjimka udělena, by neměl přesáhnout 75 na typové osvědčení motoru a datum ukončení nepřetržité výroby dotčených motorů by nemělo překročit 31. 12. 2016.

Počet výjimek souvisí s počtem individuálních nevyhovujících motorů pokrytých stejným typovým osvědčením.

Výjimky pro nové motory by měly být procesně zpracovány a schváleny příslušným úřadem (se souhlasem Agentury) jak výrobce motorů, na něž se vztahuje výjimka, tak prvního provozovatele letadla, na které mají být motory zastavěny. Vzhledem k mezinárodní povaze letectví by se Agentura měla pokoušet spolupracovat na podrobnostech výjimek a konzultovat je. V případě, kdy je typová certifikace motoru prováděna v rámci oboustranné dohody mezi Agenturou a třetími zeměmi, měla by Agentura koordinovat zpracování výjimek a být zajedno před udělením výjimky.

c) Ostatní motory

Pro nepřetržitou výrobu náhradních motorů majících emise rovnocenné nebo nižší než motory, které nahrazují, mohou být uděleny neomezené výjimky.

Motory pro použití na letadlech, které jsou vyňaty z působnosti základního nařízení – tj. letadlech určených v Příloze II základního nařízení a letadlech zapojených do činností uvedených v článku 1 odst. 2 (např. vojenských, celních, policejních, pátracích a záchranných, hasičských, pobřežní strážne nebo podobných činností nebo služeb) – jsou z požadavků na civilní letadla ohledně snižování produkce NOx vyňaty.

2.3 Zamítnutí žádosti

Pokud příslušný úřad zamítne žádost o výjimku, odpověď by měla zahrnovat podrobné odůvodnění.

GM 21.A.130(b)(4) Vymezení data typové certifikace a data výroby motoru

Svazek II Přílohy 16 k Chicagské úmluvě obsahuje dva různé odkazy na data použitelnosti:

- „Datum výroby prvního kusu sériové výroby“, které se týká data typové certifikace motoru; a
- „Datum výroby individuálního (kusově vyráběného) motoru“, které se týká data výroby motoru konkrétního sériového čísla (datum na formuláři 1).

Druhý odkaz se používá při uplatnění požadavku na omezení produkce emisí NOx motoru, který uvádí datum, po němž musí všechny modely motoru ve výrobě splňovat určitou normu emisí NOx.

Bod 21.A.130(b)(4) zahrnuje výrobní požadavky a odkazuje na odstavce (b) a (d) Svazku II, Části III, Hlavy 2, ust. 2.3 Přílohy 16 k Chicagské úmluvě.

...

Hlava G Oddílu A se mění následovně:

Hlava G — Oprávnění organizace k výrobě pro výrobky, letadlové části a zařízení

GM 21.A.131 Rozsah – použitelné konstrukční údaje

Použitelné konstrukční údaje jsou definovány jako všechny nezbytné výkresy, specifikace a jiné technické informace, poskytované držitelem nebo žadatelem o oprávnění organizace k projektování, TC, STC, schválení návrhu opravy nebo nevýznamné změny nebo oprávnění ETSO a uvolňované řízeným způsobem držiteli oprávnění organizace k výrobě. Tyto údaje by měly být postačující ke zpracování výrobních údajů umožňujících opakovatelnou výrobu ve shodě s konstrukčními údaji.

Před vydáním TC, STC, schválení návrhu opravy nebo nevýznamné změny, oprávnění ETSO nebo rovnocenných dokladů jsou konstrukční údaje definovány jako „neschválené“, ale letadlové části a zařízení lze uvolnit s formulářem 1 EASA jako osvědčením shody.

Po vydání TC, STC, schválení opravy nebo nevýznamné změny, oprávnění ETSO nebo rovnocenných dokladů jsou tyto konstrukční údaje definovány jako „schválené“ a položky vyrobené ve shodě s nimi splňují podmínky uvolnění na formuláři 1 EASA pro účely letové způsobilosti.

Pro účely Hlavy G k Části 21 pojem „použitelné konstrukční údaje“ zahrnuje, v případě motorů a je-li to použitelné, informace související s použitelným požadavkem na omezení produkce emisí.

...

AMC č. 2 k 21.A.163(c) Vyplňování formuláře 1 EASA

...

Formulář 1 EASA – Blok 12 „Poznámky“

...

Příklady údajů, které mají být uvedeny v tomto bloku, podle vhodnosti:

- Pro kompletní motory – prohlášení o vyhovění použitelným emisním požadavkům platným ke dni výroby motoru.
- Pro letadlové celky, na něž se vztahuje oprávnění ETSO – příslušné číslo ETSO.
- Standard pro modifikaci.
- Vyhovění či nevyhovění příkazům pro zachování letové způsobilosti nebo servisním bulletinům.
- Podrobnosti o pracích provedených při opravě nebo odkaz na dokument, kde jsou uvedeny.
- Údaje o skladovatelnosti, datum výroby, datum zakonzervování, atd.
- Informace potřebné jako doklad k dodávce spolu s nedostatky nebo informacemi pro opětovnou montáž po doručení dodávky.
- Odkazy zjednodušující výsledovatelnost, jako např. číslo dodávky.
- V případě motoru, jestliže příslušný úřad udělil výjimku z požadavku na omezení produkce emisí, záznam: „[„NOVÝ NEBO NÁHRADNÍ“] MOTOR, NA KTERÝ SE VZTAHUJE VÝJIMKA Z POŽADAVKŮ NA OMEZENÍ PRODUKCE EMISÍ NOx“.

...

AMC 21.A.165(c)(3) Použitelné emisní požadavky

1. Všeobecně

Určení je provedeno v souladu s údaji stanovenými držitelem typového osvědčení motoru. Tyto údaje by měly umožnit určení, zda motor vyhovuje požadavku na omezení produkce emisí dle odstavce (d) Svazku II, Části III, Hlavy 2, ust. 2.3.2 Přílohy 16 k Chicagské úmluvě. Mělo by být uvedeno, že v případě motorů, jimž byla příslušným úřadem udělena výjimka z těchto požadavků, jsou platnými emisními požadavky předepsané hladiny stanovené ve Svazku II, Části III, Hlavě 2 odstavci 2.3.2 c) Přílohy 16 k Chicagské úmluvě.

2. Proces a kritéria pro uplatňování výjimek z požadavku na omezení produkce emisí NOx

2.1 Žádost

Organizace by měla příslušnému úřadu předložit formální žádost, podepsanou příslušným vedoucím pracovníkem, a kopii předat všem dalším relevantním organizacím a dotčeným příslušným úřadům, včetně Agentury. Dopis by měl zahrnovat následující informace pro příslušný úřad, který má být v roli posuzujícího žádost:

a) Administrativa

- Název, adresa a kontaktní údaje organizace.

b) Rozsah žádosti

- Typ motoru (označení modelu, číslo typového osvědčení (TC), datum TC, certifikační předpisová základna pro emise, jedinečné číslo (UID) z databáze emisí motorů ICAO);
- Počet požadovaných výjimek pro individuální motor;
- Doba trvání (datum ukončení) nepřetržité výroby dotčených motorů.
- Určení, zda jsou navrhované motory, kterým má být výjimka udělena, „náhradní“ nebo „nové“ a komu budou tyto motory prvotně dodány.

Poznámka: V případě, že jsou motory „nové“ (nové motory zastavěné na novém letadle) a vedlo by to k většímu negativnímu dopadu na životní prostředí ve srovnání s výjimkami udělenými pouze pro náhradní motory, mělo by být ke schválení této žádosti vyžadováno podrobnější zdůvodnění.

c) Zdůvodnění výjimek

Při požadování výjimky pro „nový“ motor by se měla organizace v možném rozsahu zabývat následujícími činiteli, spolu s kvantifikací, tak aby doložila přínosy žádosti o výjimku:

- Technické problémy, z pohledu životního prostředí a letové způsobilosti, které mohly zdržet vyhovění požadavku na snižování produkce emisí;
- Ekonomické dopady na výrobce, provozovatele a letecký průmysl obecně;
- Vlivy na životní prostředí. Mělo by brát v úvahu množství dodatečných emisí NO_x, které bude vypuštěno v důsledku této výjimky. Mohlo by zahrnovat zvážení bodů jako:
 - množství, o jaké model motoru překračuje normu pro emise NO_x, s přihlédnutím k jakýmkoliv jiným modelům motoru z rodiny motorů pokrytých stejným typovým osvědčením a jejich vztahu k dané normě;
 - množství emisí NO_x, které by bylo vypuštěno motorem alternativním při stejném použití; a
 - dopad změn za účelem snížení NO_x na jiné činitele týkající se životního prostředí, včetně komunálního hluku a emisí CO₂;
- Dopad nepředvídaných okolností a potíží v důsledku podmínek obchodu za hranicí kontroly výrobce (např. stávka zaměstnanců, přerušení dodávek nebo kalamity);
- Plánované budoucí objemy výroby a plány na výrobu vyhovující verze modelu motoru, u něž je usilováno o výjimku;
- Spravedlivé jednání při administraci snižování produkce emisí mezi ekonomicky konkurujícími si stranami (např. poskytnout odůvodnění udělení dané výjimky, pokud jiní výrobci mají motor vyhovující požadavku a nepotřebují výjimku, se zohledněním dopadů na skladbu letadlového parku provozovatele, podobnost a související otázky v případě absence motoru, pro který je výjimka požadována);
- Jakékoliv další související činitele.

2.2 Vyhodnocení

2.2.1 Poté, co má Agentura přehled o výjimkách udělených v rámci členských států a v rámci třetích zemí díky kontaktování příslušné projekční organizace, Agentura podá v průběhu procesu udělování výjimek příslušnému úřadu informaci. Informace Agentury by měla mít formu dopisu zaslaného příslušnému úřadu.

2.2.2 Vyhodnocení žádosti o výjimku by mělo být založeno na zdůvodnění poskytnutém organizací a na následujících definicích a kritériích:

a) Použití motorů

- „Náhradní motory“ jsou definovány jako kompletní nové motorové jednotky, které mají být zastavěny na letadlo v provozu z důvodu údržby nebo výměny. Je možné předpokládat, že žádosti o výjimky spojené s motory za tímto účelem by měly být schváleny, pokud by emise byly rovny nebo nižší než emise těch motorů, které nahrazují. Žádost by měla obsahovat položky popsané v bodech (a) a (b) odstavce 2.1 výše, ale není potřeba, aby zahrnovala položky specifikované v bodě (c). U náhradních motorů by se vyhodnocení žádosti o výjimku provádělo za účelem vedení záznamů a hlášení, ale ne z důvodu schvalování výjimky.
- „Nové motory“ jsou definovány jako kompletní nové motorové jednotky, které mají být zastavěny na nové letadlo. Z požadavku na snižování produkce NOx mohou být vyjmuty pouze tehdy, pokud již splňují dřívější normu (např. výjimka z požadavku na snižování produkce NOx CAEP/6 uvedeného v odstavci (d) Svazku II, Části III, Hlavy 2, ust. 2.3.2 Přílohy 16 k Chicagské úmluvě je možná pouze za podmínky, že typ motoru již splňuje předepsané hladiny stanovené ve Svazku II, Části III, Hlavě 2 odstavci 2.3.2 c) Přílohy 16 k Chicagské úmluvě). Aby byla výjimka pro takový typ motoru schválena, musí žadatel rovněž jasně prokázat, že splňují kritéria pro výjimku zahrnutím položek popsaných v bodech (a), (b) a (c) odstavce 2.1 výše. Příslušný úřad si může vyžádat další informace týkající se vhodnosti možné výjimky.

b) Počet výjimek pro nové motory

Výjimky by měly vycházet z celkového počtu motorů a časové lhůty pro dodání těchto motorů, což by mělo být odsouhlaseno v době schválení žádosti a založeno na ohledech vysvětlených v bodě (c) odstavce 2.1 výše. Počet motorů, kterým byla výjimka udělena, by neměl přesáhnout 75 na typové osvědčení motoru a datum ukončení nepřetržité výroby dotčených motorů by nemělo překročit 31.12.2016. Počet výjimek souvisí s počtem individuálních nevyhovujících motorů pokrytých stejným typovým osvědčením.

Výjimky pro nové motory by měly být procesně zpracovány a schváleny příslušným úřadem (se souhlasem Agentury) jak výrobce motorů, na něž se vztahuje výjimka, tak prvního provozovatele letadla, na které mají být motory zastavěny. Vzhledem k mezinárodní povaze letectví by se Agentura měla pokoušet spolupracovat na podrobnostech výjimek a konzultovat je. V případě, kdy je typová certifikace motoru prováděna v rámci oboustranné dohody mezi Agenturou a třetími zeměmi, měla by Agentura koordinovat zpracování výjimek a být zajedno před udělením výjimky.

c) Ostatní motory

Pro nepřetržitou výrobu náhradních motorů majících emise rovnocenné nebo nižší než motory, které nahrazují, mohou být uděleny neomezené výjimky.

Motory pro použití na letadlech, které jsou vyňaty z působnosti základního nařízení – tj. letadlech určených v Příloze II základního nařízení a letadlech zapojených do činností uvedených v článku 1 odst. 2 (např. vojenských, celních, policejních, pátracích a záchranných, hasičských, pobřežní stráže nebo podobných činností nebo služeb) – jsou z požadavků na civilní letadla ohledně snižování produkce NOx vyňaty.

2.3 Zamítnutí žádosti

Pokud příslušný úřad zamítne žádost o výjimku, odpověď by měla zahrnovat podrobné odůvodnění.

GM 21.A.165(c)(3) Vymezení data typové certifikace a data výroby motoru

Svazek II Přílohy 16 k Chicagské úmluvě obsahuje dva různé odkazy na data použitelnosti:

- „Datum výroby prvního kusu sériové výroby“, které se týká data typové certifikace motoru; a

- „Datum výroby individuálního (kusově vyráběného) motoru“, které se týká data výroby motoru konkrétního sériového čísla (datum na formuláři 1).

Druhý odkaz se používá při uplatnění požadavku na omezení produkce emisí NOx motoru, který uvádí datum, po němž musí všechny modely motoru ve výrobě splňovat určitou normu emisí NOx.

Bod 21.A.165(c)(3) zahrnuje výrobní požadavky a odkazuje na odstavce (b) a (d) Svazku II, Části III, Hlavy 2, ust. 2.3 Přílohy 16 k Chicagské úmluvě.

...