31992L0014

23.3.1992 *DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH* L 76/21

DYREKTYWA RADY 92/14/EWG

z dnia 2 marca 1992 r.

w sprawie limitów operacyjnych statków powietrznych objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

wprowadzenie norm emisji hałasu dla cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych ma znaczące konsekwencje dla zapewnienia usług transportu powietrznego, szczególnie tam, gdzie takie normy ograniczają okres użytkowania samolotów eksploatowanych przez linie lotnicze; dyrektywa 80/51/EWG ([4]) ustala ograniczenia emisji takiego hałasu;

dyrektywą Rady 89/629/EWG ([5]) ograniczono wpisy do rejestrów cywilnych statków powietrznych Państw Członkowskich tylko do tych samolotów, które spełniają normy określone w części II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 r.); dyrektywa ta stanowi, że ograniczenie wpisu jest tylko pierwszym etapem;

program działania Wspólnot Europejskich w dziedzinie ochrony środowiska ([6]) jasno wskazuje znaczenie problemu hałasu oraz, w szczególności, potrzebę podjęcia działań przeciwko hałasowi powodowanemu przez ruch lotniczy;

wskutek wzrastającego zagęszczenia portów lotniczych Wspólnoty jest sprawą zasadniczą zapewnienie jak najlepszego wykorzystania istniejących urządzeń; będzie to możliwe jedynie wtedy, gdy eksploatowane będą samoloty możliwe do zaakceptowania z punktu widzenia ochrony środowiska;

prace, podjęte przez Wspólnotę we współpracy z innymi organizacjami międzynarodowymi wskazują, że środki ograniczające eksploatację samolotów, które nie spełniają norm określonych w rozdziale 3 załącznika 16, muszą stanowić następny krok po zasadzie nie wpisywania do rejestru, jeśli ma to odnieść skutek korzystny dla środowiska;

w tym celu powinny być wprowadzone w racjonalnej skali czasowej wspólne zasady w celu zapewnienia ujednoliconych w całej Wspólnocie działań, uzupełniających istniejące zasady; jest to szczególnie ważne w świetle najnowszej tendencji do dalszej liberalizacji europejskiego ruchu lotniczego;

hałaśliwość samolotów należy nadal zmniejszać, uwzględniając aspekty środowiskowe, techniczne możliwości wykonania i skutki ekonomiczne;

właściwe jest ograniczanie eksploatacji cywilnych odrzutowych samolotów poddźwiękowych, znajdujących się w rejestrach Państw Członkowskich, do tych, które spełniają normy określone w rozdziale 3 załącznika 16; harmonogram stopniowego wykreślania z rejestrów Państw Członkowskich samolotów, które nie spełniają norm określonych w rozdziale 3, stanowiłby ułatwienie zarówno dla linii lotniczych, jak i dla producentów;

specjalna uwaga powinna być zwrócona na problemy krajów rozwijających się;

w przypadkach występowania problemów technicznych lub ekonomicznych, uzasadnione byłoby przyznawanie ograniczonych wyjątków,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

1. Celem niniejszej dyrektywy jest ograniczenie eksploatacji cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych, określonych w art. 2.

([1]) Dz.U. C 111 z 26.4.1991, str. 5.
([2]) Dz.U. C 13 z 20.1.1992.
([3]) Dz.U. C 339 z 31.12.1991, str. 89.
([4]) Dz.U. L 18 z 24.1.1980, str. 26. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 83/206/EWG (Dz.U. L 117 z 4.5.1983, str. 15).
([5]) Dz.U. L 363 z 13.12.1989, str. 27.
([6]) Dz.U. C 328 z 7.12.1987, str. 1.

2. Dyrektywę niniejszą stosuje się do samolotów o maksymalnej masie startowej 34 000 kg lub więcej i o określonej certyfikatem maksymalnej wewnętrznej pojemności odnośnego samolotu, obejmującej więcej niż 19 miejsc pasażerskich, z wyłączeniem wszelkich miejsc dla załogi.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie zapewniają, że od dnia 1 kwietnia 1995 r. cywilne poddźwiękowe samoloty odrzutowe, posiadające silniki o stopniu dwuprzepływowości mniejszym niż dwa, nie mogą operować z portów lotniczych, usytuowanych na ich terytoriach, o ile nie posiadają przyznanego certyfikatu hałasu, spełniającego:

a) normy określone w części II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 r.); lub

b) normy określone w części II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do wymienionej Konwencji, pod warunkiem, że ich pierwszy indywidualny certyfikat zdatności do lotu został wydany mniej niż 25 lat wcześniej.

2. Państwa Członkowskie zapewnią, że od dnia 1 kwietnia 2002 r. wszystkie cywilne poddźwiękowe samoloty odrzutowe, obsługujące porty lotnicze usytuowane na ich terytoriach, spełniają przepisy ust. 1 lit. a).

3. Terytorium, określone w ust. 1 i 2, nie obejmuje departamentów zamorskich, określonych w art. 227 ust. 2 Traktatu.

Artykuł 3

Samoloty, wymienione w Załączniku, wyłącza się spod przepisów art. 2 ust. 1 lit. a) i b), o ile:

a) takim cywilnym poddźwiękowym samolotom odrzutowym przyznano certyfikat hałasu zgodnie z normami, określonymi w części II, rozdział 2, tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 r.), były eksploatowane do portów lotniczych Wspólnoty w 12-miesięcznym okresie referencyjnym między 1986 r. a 1990 r., dobranym w porozumieniu z zainteresowanymi Państwami; oraz

b) samoloty te figurowały w roku referencyjnym w rejestrze samolotów krajów rozwijających się, wymienionych w Załączniku i są eksploatowane w dalszym ciągu przez osoby fizyczne lub prawne, umiejscowione w tych państwach.

Artykuł 4

Państwa Członkowskie mogą przyznać wyłączenia od 25–letniego okresu, określonego w art. 2 ust. 1 lit. b), na nie więcej niż trzy lata łącznie, w odniesieniu do samolotów, co do których linia lotnicza wykazuje, że brak takiego wyłączenia miałby w stopniu nieuzasadnionym niekorzystny wpływ na prowadzoną przez nią działalność.

Artykuł 5

1. Państwa Członkowskie wyłączają spod przepisów art. 2 ust. 1 samoloty, które nie spełniają norm określonych w rozdziale 3 załącznika 16, ale które mogą zostać zmodyfikowane w celu spełnienia tych norm, pod warunkiem że:

a) wyposażenie wymagane do przebudowy istnieje i jest aktualnie dostępne dla odnośnego typu samolotu;

b) samoloty, wyposażone w takie urządzenia, spełniają normy rozdziału 3 załącznika 16, określone w zgodzie normami technicznymi i procedurami przyjętymi przez Państwa Członkowskie do czasu ustanowienie wspólnych norm i procedur na poziomie Wspólnoty;

c) linia lotnicza zamówiła takie wyposażenie do dnia 1 kwietnia 1994 r.;

d) linia lotnicza zaakceptowała dla takiej modernizacji najwcześniejszą datę.

2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć spod przepisów art. 2 samoloty o znaczeniu historycznym.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie mogą przyznać, stosując zasadę jednego wyłączenia na jeden samolot zamówiony, wyłączenia spod przepisów art. 2 ust. 1 samolotów, w takim wypadku, w którym przed dniem 1 kwietnia 1994 r. zostało złożone zamówienie na następcę takiego samolotu, spełniającego normy określone w rozdziale 3 załącznika 16, pod warunkiem, że linia lotnicza zaakceptowała najwcześniejszą datę dostawy.

Artykuł 7

Pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwą władzę Państwa Członkowskiego, na mocy art. 2 ust. 1 nie wymaga się od linii lotniczych wykreślania z rejestrów samolotów, które nie spełniają norm określonych w rozdziale 3 załącznika 16, w rocznym tempie równym więcej niż 10 % ich całkowitej floty cywilnych samolotów poddźwiękowych.

Artykuł 8

W indywidualnych przypadkach Państwa Członkowskie mogą zezwolić na czasowe korzystanie z portów lotniczych, położonych na ich terytorium, samolotom, które nie mogą być eksploatowane w oparciu o pozostałe przepisy niniejszej dyrektywy. Wyłączenia te powinny być ograniczone do:

a) samolotów, których eksploatacja ma charakter na tyle wyjątkowy, że odmówienie czasowego wyłączenia byłoby nieuzasadnione;

b) samolotów wykonujących loty nieprzynoszące wpływów, w celu modernizacji, naprawy lub obsługi.

Artykuł 9

1. Każde Państwo Członkowskie, przyznające odstępstwa na mocy art. 4–7, informuje właściwe władze innych Państw Członkowskich oraz Komisję o tym fakcie i o podstawie swojej decyzji.

2. Każde Państwo Członkowskie uznaje wyłączenie przyznane przez inne Państwo Członkowskie w odniesieniu do samolotów, znajdujących się w rejestrze tego ostatniego.

Artykuł 10

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, przed dniem 1 lipca 1992 r.

Wymienione środki zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które przyjęły w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 2 marca 1992 r.

W imieniu Rady

João PINHEIRO

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ STATKÓW POWIETRZNYCH KORZYSTAJĄCYCH Z ODSTĘPSTWA ZGODNIE Z ART. 3

ALGIERIA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-727-2D6	7T-VEH	**AIR ALGERIE**
B-727-2D6	7T-VEI	**AIR ALGERIE**
B-727-2D6	7T-VEM	**AIR ALGERIE**
B-727-2D6	7T-VEP	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEE	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEG	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEJ	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEK	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEL	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEN	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VED	**AIR ALGERIE**
B-737-2D6	7T-VEQ	**AIR ALGERIE**

BURKINA FASO

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-336C	XT-ABX	**NAGANGANNI**

CHILE

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-331C	CC-CUE	**FAST AIR CARRIER SF**

REPUBLIKA DOMINIKAŃSKA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-399C	HI-422CT	**DOMINICANA DE AVIACIÓN**

EGIPT

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-328C	SU-DAA	**ZAS AIRLINE**
B-707-336C	SU-DAC	**ZAS AIRLINE**
B-737-266	SU-BBX	**EGYPT AIR**
B-737-266	SU-AYL	**EGYPT AIR**
B-737-266	SU-AYK	**EGYPT AIR**
B-737-266	SU-AYI	**EGYPT AIR**
B-737-266	SU-BBW	**EGYPT AIR**
B-737-266	SU-AYO	**EGYPT AIR**

GHANA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
F-28-2000	9G-ABZ	**GHANA AIRWAYS CORPORATION**

KENIA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
DC-8-63	5Y-ZEB	**AFRICAN SAFARI AIRWAYS Ltd**

LIBIA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B 727-2L5	5A-DIC	**LYBYAN ARAB AIRLINES**
B 727-2L5	5A-DIB	**LYBYAN ARAB AIRLINES**
B 727-2L5	5A-DIA	**LYBYAN ARAB AIRLINES**
B 727-2L5	5A-DID	**LYBYAN ARAB AIRLINES**
B 727-2L5	5A-DIE	**LYBYAN ARAB AIRLINES**

MAURETANIA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
F 28-4000	5T-CLF	**AIR MAURITANIE**
F 28-4000	5T-CLG	**AIR MAURITANIE**

MAROKO

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B 727-2B6	CN-RMO	**ROYAL AIR MAROC**
B 727-2B6	CN-CCF	**ROYAL AIR MAROC**
B 727-2B6	CN-CCG	**ROYAL AIR MAROC**
B 727-2B6	CN-CCH	**ROYAL AIR MAROC**
B 727-2B6	CN-CCW	**ROYAL AIR MAROC**
B 737-2B6	CN-RMI	**ROYAL AIR MAROC**
B 737-2B6	CN-RMJ	**ROYAL AIR MAROC**
B 737-2B6	CN-RMK	**ROYAL AIR MAROC**
B 707-351C	CN-RMB	**ROYAL AIR MAROC**
B 707-351C	CN-RMC	**ROYAL AIR MAROC**

NIGERIA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B 707-351C	5N-ASY	**EAS CARGO AIRLINES**
B 707-338C	5N-ARQ	**DAS AIR CARGO**
B 707-3F9C	5N-ABK	**NIGERIA AIRWAYS Ltd**

RWANDA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B 707-328C	9XR-JA	**AIR RWANDA**

SUDAN

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B 707-338C	ST-ALP	**TRANS ARABIAN AIR TRANSPORT**

PARAGWAJ

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
DC-8-63	ZP-CCH	**LÍNEAS AÉREAS PARAGUAYAS (AIR PARAGUAY)**

URUGWAJ

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-387B	CX-BNU	**PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AÉREA (PLUMA)**

SUAZI

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
DC-8F-54	3D-ADV	**AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS (PTY) Ltd**

TUNEZJA

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-727-2H3	TS-JHT	**TUNIS AIR**

ZAIR

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-329C	90-CBS	**SCIBE AIRLIFT**

ZIMBABWE

Samolot		Operator
Typ	Rejestracja	
B-707-330B B-707-330B	Z-WKU Z-WKV	**AIR ZIMBABWE** **AFRICAN AIRLINES INTERNATIONAL**