

UDTALELSE nr. 1/2006

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

om forslag til Kommissionens forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

OG

om forslag til Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

med henblik på at gennemføre ændringerne som følge af ændring 8 i bind 1 og ændring 5 i bind 2 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944.

I. Generelt

1. På sit sjette møde vedtog Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO) Udvalg for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart (CAEP/6) visse ændringer af internationale standarder og anbefalet praksis – miljøbeskyttelse vedrørende luftfartøjsstøj og emissioner fra luftfartøjsmotorer, bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart ("bilag 16"). Efter at være behandlet i ICAO-systemet blev disse ændringer vedtaget som formelle ændringer i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, også kaldet Chicago-konventionen, og trådte i kraft den 24. november 2005. Miljøkravene i bilag 16 er de væsentlige krav til miljøbeskyttelse i henhold til artikel 6, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur¹ ("grundforordningen"). En eventuel ændring i bilag 16 kræver derfor, at Fællesskabet beslutter, hvorvidt det ønsker at tilpasse sine egne krav tilsvarende og i givet fald ændre henvisningen i artikel 6, så den er ajourført i forhold til udviklingen i ICAO. Efterhånden kan en sådan ændring udløse yderligere ændringer af de regler, Kommissionen vedtog for at gennemføre artikel 6 i henhold til artikel 6, stk. 3. Det er formålet med denne udtalelse fra agenturet.
2. Med henblik på at ajourføre ovennævnte europæiske forordninger, så de er i overensstemmelse med den seneste udgave af bilag 16, er det nødvendigt at foretage følgende to ændringer:
 - en ændring af artikel 6 i grundforordningen for at ajourføre henvisningen til den seneste udgave, og
 - en ændring i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer² ("Del 21").Denne udtalelse omhandler disse to punkter.

Når der vedtages sådanne ændringer, er det nødvendigt også at ajourføre de regler, agenturet udsteder i overensstemmelse med artikel 14 i grundforordningen for at fremme gennemførelsen af fællesskabsretten. Det drejer sig om:

- den administrerende direktørs beslutning 2003/4/RM om certificeringsspecifikationer, der fastlægger acceptable midler til påvisning af overensstemmelse med kravene til luftfartøjsstøj ("CS-36"), og
- den administrerende direktørs beslutning 2003/1/RM om acceptable midler til overholdelse af bestemmelserne og vejledende materiale til luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer ("AMC og GM til del 21").

Disse supplerende ændringer kan ikke gennemføres, før ændringerne, som er beskrevet i denne udtalelse, er foretaget.

¹ EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1.

² EFT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

3. Denne udtalelse er vedtaget efter den procedure, der er fastsat af agenturets bestyrelse³ i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 14 i grundforordningen.

II. Høring

4. Udkastet til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af grundforordningen, del 21, og udkastet til den administrerende direktørs hertil knyttede beslutninger blev offentliggjort med henblik på indhentning af bemærkninger på agenturets websted (www.easa.eu.int) den 14. juli 2005.
5. Ved fristens udløb den 14. oktober 2005 havde agenturet modtaget 22 bemærkninger fra nationale myndigheder og private selskaber.
6. Agenturet har anerkendt modtagelsen af alle indkomne bemærkninger og har indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD). Alle indkomne bemærkninger støtter, at ICAO-ændring 5 og 8 indarbejdes i fællesskabsretten, og at der foretages en tilsvarende justering af artikel 6 og del 21.
7. I flere bemærkninger blev der imidlertid udtrykt bekymring over en del af agenturets hensigter om at gennemføre bestemmelserne i ændring 8 i forbindelse med de støjcertificeringsdokumenter, som luftfartsforetagenderne skal opbevare om bord på deres luftfartøjer. Man havde forventet, at medlemsstaterne ville få valget mellem de tre forskellige muligheder, ICAO havde accepteret. Dette forekommer dog uforeneligt med bestemmelserne i grundforordningen, som kræver fælles standarder i hele Fællesskabet. Det ville derfor ikke være muligt at overlade det til medlemsstaterne at beslutte, hvilken løsning de foretrækker. Et sådant valg skal træffes på fællesskabsplan og gennemføres af alle EU-luftfartsforetagender uden forskelsbehandling.
8. Den mulighed, der var indeholdt i agenturets meddelelse om foreslået ændring (NPA), bygger blot på indholdet af del 21, som det blev vedtaget i september 2003. I henhold til denne forordning skal de kompetente myndigheder udstede støjcertifikater i overensstemmelse med EASA-formular 45. Dette skete dengang under foregribelse af resultaterne af CAEP's arbejde, der allerede var velkendt, og afspejlede det, som syntes at være holdningen blandt flertallet af de europæiske medlemmer i denne gruppe til, hvad der var den bedste ordning for dokumentation med henblik på støjcertificering. Der indkom heller ingen bemærkninger til dette punkt, da udkastet til gennemførelsesbestemmelse blev rundsendt i 2003 med henblik på bemærkninger. Det kan overvejes at gå over til et andet administrativt system, men da dette ville være en betydelig afvigelse fra det, der i øjeblikket er fællesskabsret og ikke var en del af den høring, der blev iværksat gennem NPA 15-2005, er det nødvendigt at gennemføre en særskilt proces for fastlæggelse af bestemmelser, som kan afklare fordele og ulemper ved en sådan ændring, og hvor de berørte parter kan anmodes om at fremsætte bemærkninger. Agenturet har derfor til hensigt at udsende en forhåndsmeddelelse om foreslået ændring (A-

³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale ("proceduren for fastlæggelse af regler") EASA MB/7/03 af 27.6.2003.

NPA) og anmode om udtalelser om dette spørgsmål og præferencer for den ene eller den anden mulighed. Hvis resultatet af denne høring viser tilstrækkelig støtte til en ændring, vil agenturet på dette grundlag indlede arbejdet med regelfastsættelse for at ændre den administrative ordning for udstedelse af støjdokumenter. Det er nødvendigt at følge ICAO-standarden. For at fremskynde processen og mindske forsinkelsen i gennemførelsen af CAEP/6-ændringerne offentliggøres denne udtalelse og CRD samtidigt, så det igangværende regelfastlæggelsesarbejde kan afsluttes.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

9. Denne udtalelse har til formål at ændre artikel 6 i grundforordningen, ajourføre henvisningen til den seneste udgave af bilag 16 og foretage de tilsvarende ændringer i del 21. Indholdet af disse ændringer forklares i det følgende.
10. Ændring 8 i bilag 16, bind 1 om luftfartøjsstøj blev vedtaget af Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO") på det femte møde i Rådets 174. møderække den 23. februar 2005. Den trådte i kraft den 24. november 2005. Den nedbringer luftfartens indvirkning på miljøet yderligere ved at styrke foranstaltninger, der mindsker luftfartsstøj ved kilden. Med ændringen præciseres formuleringerne om anvendelse, herunder ændringer i anvendelse, så det bliver muligt at omcertificere kapitel 5-flyvemaskiner efter de strengere krav i kapitel 4. Endvidere præciseres de situationer, hvor det ikke kræves påvist, at støjbestemmelserne overholdes. Det præciseres også, hvordan støjdokumenterne skal forvaltes, og der tilføjes en ny standardformular G med yderligere retningslinjer for forvaltning af støjcertificeringsdokumenter og en ny standardformular H med retningslinjer for indhentning af oplysninger om helikopterstøj til fysiske planlægningsformål.
11. Ændring 5 i bilag 16, bind 2 om emissioner fra luftfartøjsmotorer og brændstofluftning blev også vedtaget af Rådet for ICAO på dets femte møde i den 174. møderække, og ændringen trådte i kraft den 24. november 2005. Den nedbringer luftfartens indvirkning på miljøet yderligere ved at styrke foranstaltninger, der mindsker emissioner fra luftfartøjsmotorer. Der er medtaget en ny standard for nitrogenoxider (NO_x), som ligger 12 % under den tidligere standard.
12. Ændringerne i del 21 har til formål at slette forpligtelsen til at medtage støjinformationer i flyvehåndbogen. Det er for at bringe del 21 i overensstemmelse med bilag 16, bind 1, hvor det samme krav er blevet slettet. Bemærk, at det stadig er tilladt at medtage informationerne i flyvehåndbogen, men da informationerne også står i støjcertifikatet, hvilket i henhold til del 21 blev gjort obligatorisk for luftfartøjer registreret i EU, vil det føre til unødigt gentagelse af oplysninger. Formålet er endvidere at foretage nogle ændringer af redaktionel art i EASA-formular 45, så den lever helt op til det format, der anbefales i ICAO's bilag 16.

IV. Kommende ændringer af EASA-regler

13. Bilag 16, bind 1 blev udvidet med en ny standardformular G med retningslinjer for forvaltning af støjcertificeringsdokumenter. Det er hensigten at gennemføre disse ved at ændre agenturets administrerende direktørs beslutning nr. 2003/1/RM af 17. oktober 2003 om acceptable midler til overholdelse af bestemmelserne og vejledende materiale til luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer ("AMC og GM til del 21").
14. Sammen med ændringerne af bilag 16, bind 1 blev der også foretaget ændringer i ICAO-dokumentet miljøteknisk håndbog om anvendelse af procedurer ved støjcertificering af luftfartøjer, ICAO dok. 9501 AN 929. Det er hensigten at indarbejde disse ved at ændre agenturets administrerende direktørs beslutning nr. 2003/4/RM af 17. oktober 2003 om certificeringsspecifikationer, der fastlægger acceptable midler til påvisning af overensstemmelse med kravene til luftfartøjsstøj ("CS-36").

V. Konsekvensanalyse af lovgivning

15. Sikkerhed

Disse foranstaltninger forventes ikke at få sikkerhedsmæssige konsekvenser.

16. Økonomiske

konsekvenser

De økonomiske konsekvenser forventes at være positive. Ved tilslutning til de af ICAO vedtagne standarder vil luftfartøjer registreret i EU lettere blive accepteret i forskellige dele af verden. Den hermed forbundne nedbringelse af den administrative byrde for branchen og præciseringen af, hvordan støjdokumenter forvaltes, forventes at få en positiv økonomisk virkning.

17. Miljømæssige konsekvenser

Ændringerne forventes at forbedre og styrke bestemmelserne om miljøbeskyttelse.

18. Sociale

konsekvenser

Der forventes ingen andre sociale konsekvenser af mulighederne end den indirekte virkning af begrænsningen af luftfartens negative indvirkning på miljøet.

Køln, den 15. maj 2006

P. Goudou