

**STELLUNGNAHME Nr. 01/2006**

**DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT**

**zu einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit**

**UND**

**bezüglich einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben**

**zur Durchführung der Änderungen aufgrund der Änderungen 8 von Band I und Änderung 5 von Band II von Anhang 16 des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt**

## I. Allgemeines

1. In seiner sechsten Sitzung beschloss der Ausschuss für Umweltschutz im Luftverkehr der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO (CAEP/6) Änderungen an den Internationalen Normen und empfohlenen Verfahren - Umweltschutz hinsichtlich Fluglärm und der Schallemissionen von Flugzeugtriebwerken, Anhang 16 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt („Anhang 16“). Nach Bearbeitung im Rahmen des ICAO-Systems wurden diese Änderungen als formelle Änderungen zu Anhang 16 des Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das so genannte Übereinkommen von Chicago, gebilligt und traten am 24. November 2005 in Kraft. Die Anforderungen für den Umweltschutz in Anhang 16 sind auch die wesentlichen Anforderungen für den Umweltschutz gemäß Artikel 6.1 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit<sup>1</sup> („Grundverordnung“). Änderungen an Anhang 16 machen daher eine Entscheidung der Gemeinschaft erforderlich, ob sie die eigenen Anforderungen entsprechend anpassen und, falls ja, den Verweis in Artikel 6 so ändern möchte, dass er die ICAO-Entwicklungen widerspiegelt. Eine solche Änderung kann weitere Änderungen an den Vorschriften nach sich ziehen, die die Kommission zur Durchführung von Artikel 6 wie in Absatz 3 dieses Artikels festgelegt beschlossen hat. Dies ist Gegenstand dieser Stellungnahme der Agentur.
2. Um die oben genannten europäischen Vorschriften zu aktualisieren und Übereinstimmung mit der neuesten Version von Anhang 16 herzustellen, sind zwei Änderungen erforderlich. Hierbei handelt es sich um:
  - Eine Änderung von Artikel 6 der Grundverordnung zur Aktualisierung des Verweises auf die letzte Ausgabe und
  - eine Änderung des Anhangs zur Verordnung der Kommission (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben<sup>2</sup> („Teil 21“).
 Diese Stellungnahme befasst sich mit diesen beiden Punkten.

Wenn solche Änderungen übernommen werden, müssen auch Bestimmungen aktualisiert werden, die die Agentur gemäß Artikel 14 der Grundverordnung zur Vereinfachung der Umsetzung von Gemeinschaftsrecht festgelegt hat. Hierbei handelt es sich um:

- den Beschluss 2003/4/RM des Exekutivdirektors über Zertifizierungsspezifikationen zur Bereitstellung akzeptabler Mittel zur Einhaltung von Fluglärmbestimmungen („CS-36“) und
- den Beschluss 2003/1/RM des Exekutivdirektors über akzeptable Mittel zur Einhaltung von Fluglärmbestimmungen und Anleitungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben („AMC und GM zu Teil 21“).

---

<sup>1</sup> ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.

<sup>2</sup> ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6.

Diese zusätzlichen Änderungen können erst vorgenommen werden, wenn die in dieser Stellungnahme beschriebenen Änderungen vorgenommen wurden.

3. Diese Stellungnahme wurde gemäß dem vom Verwaltungsrat der Agentur festgelegten Verfahren<sup>3</sup> und nach den Bestimmungen von Artikel 14 der Grundverordnung gebilligt.

## II. Konsultation

4. Der Entwurf der Stellungnahme zu einer Kommissionsverordnung zur Änderung der Grundverordnung, Teil 21 und damit in Zusammenhang stehende Entwürfe von Entscheidungen des Exekutivdirektors wurden am 14. Juli 2005 auf der Website der Agentur ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)) zur Stellungnahme veröffentlicht.
5. Bis zum Schlusstermin am 14. Oktober 2005 gingen bei der Agentur 22 Stellungnahmen von nationalen Behörden und privaten Unternehmen ein.
6. Der Eingang aller Stellungnahmen wurde bestätigt und sie wurden in das beigefügte Kommentar-Beantwortungsdokument (Comment Response Document, CRD) aufgenommen. Alle eingegangenen Stellungnahmen unterstützen eine Umsetzung der ICAO-Änderungen 5 und 8 in Gemeinschaftsrecht und die damit verbundene Änderung von Artikel 6 und Teil 21.
7. In verschiedenen Stellungnahmen wurden jedoch Bedenken bezüglich eines Teils der Absichten der Agentur vorgebracht, und zwar hinsichtlich der Umsetzung der Bestimmungen von Anhang 8 bezüglich der Lärmzeugnisse, die Betreiber an Bord ihrer Luftfahrzeuge mitführen müssen. Sie hatten erwartet, dass den Mitgliedsstaaten eine Wahlmöglichkeit zwischen den drei verschiedenen Optionen eingeräumt werden würde, die die ICAO vorsieht. Dies scheint jedoch den Bestimmungen der Grundverordnung zuwider zu laufen, die gemeinsame Standards innerhalb der gesamten Gemeinschaft verlangt. Es wäre also nicht möglich, es den Mitgliedsstaaten zu überlassen, welche Option sie vorziehen. Eine solche Entscheidung muss auf Gemeinschaftsebene getroffen und unterschiedslos von allen Betreibern innerhalb der Gemeinschaft umgesetzt werden.
8. Die in dem Dokument des Änderungsvorschlags (Notice for Proposed Amendment, NPA) der Agentur vorgesehene Option stützt sich nur auf Teil 21, wie er im September 2003 gebilligt wurde. Diese Verordnung verlangt, dass die zuständigen Behörden Lärmzeugnisse gemäß EASA-Formblatt 45 ausstellen. Dies geschah zum damaligen Zeitpunkt im Vorgriff auf die Ergebnisse der Arbeit des CAEP, die bereits gut bekannt waren, und stand im Einklang mit dem, was als mehrheitliche Haltung der europäischen Mitglieder dieser Gruppe bezüglich der besten Verfahrensweise im Zusammenhang mit den Lärmzeugnissen angesehen werden konnte. Es gab auch keine Stellungnahmen zu diesem Punkt, als der Entwurf der Umsetzungsregelung im Jahre 2003 zur Stellungnahme vorgelegt wurde. Eine Umstellung auf ein anderes Verwaltungssystem ist zwar vorstellbar, aber da dies eine erhebliche Abweichung gegenüber dem derzeitigen Gemeinschaftsrecht bedeuten würde und dies auch nicht Teil der Beratung war, die mit NPA 15-2005 in Gang gesetzt wurde, muss ein getrennter Regelgebungsprozess durchlaufen werden, in dem das Für und Wider einer solchen Umstellung erwogen wird und die beteiligten Parteien um ihre Stellungnahme gebeten werden. Die Agentur

---

<sup>3</sup> Beschluss des Verwaltungsrats zu den von der Agentur durchzuführenden Verfahren für die Erarbeitung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Anleitungen („Regelgebungsverfahren“) (EASA MB/7/03 vom 27.06.2003).

beabsichtigt daher, eine Vorab-NPA (Advanced Notice of Proposed Amendment, A-NPA) herauszugeben, in der Stellungnahmen zu dieser Frage und Präferenzen bezüglich der einen oder anderen Option erbeten werden. Wenn das Ergebnis dieser Beratung eine ausreichende Unterstützung für eine Änderung ergibt, leitet die Agentur auf dieser Grundlage einen Regelgebungsprozess zur Änderung des Verwaltungssystems für die Ausstellung von Lärmdokumenten ein. Um dies zu beschleunigen und die Verzögerung bei der Umsetzung der CAEP/6-Änderungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen, da die ICAO-Normen eingehalten werden müssen, werden diese Stellungnahme und das CRD gleichzeitig veröffentlicht, um den laufenden Regelgebungsprozess abzuschließen.

### **III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur**

9. Ziel dieser Stellungnahme ist eine Änderung von Artikel 6 der Grundverordnung zur Aktualisierung des Verweises auf die letzte Ausgabe von Anhang 16 und die Durchführung entsprechender Änderungen an Teil 21. Der Inhalt dieser Änderungen wird nachfolgend dargestellt.
10. Änderung 8 zu Anhang 16, Band I über Fluglärm wurde vom Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (International Civil Aviation Organisation, „ICAO“) bei der fünften Konferenz ihrer 174. Sitzung am 23. Februar 2005 verabschiedet. Sie trat am 24. November 2005 in Kraft. Sie reduziert die Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt weiter durch zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung von Fluglärm an der Quelle. Die Änderung klärt Anwendbarkeitsbestimmungen einschließlich Änderungen der Anwendbarkeit, um eine Neuzulassung der in Kapitel 5 erfassten Luftfahrzeuge nach den strengeren Bestimmungen von Kapitel 4 zu ermöglichen. Weiterhin erfolgt eine Klärung bezüglich derjenigen Fälle, in denen kein Nachweis über die Einhaltung der Lärmschutzbestimmungen erforderlich ist. Es wird auch eine Erläuterung zur Verwaltung von Lärmunterlagen gegeben und ein neuer Anhang G mit weiteren Richtlinien für die Verwaltung von Lärmzeugnissen sowie ein neuer Anhang H hinzugefügt, der Richtlinien für die Erhebung von Hubschrauber-Lärmdaten für die Landnutzungsplanung enthält.
11. Änderung 5 zu Anhang 16, Band II über Luftfahrzeugtriebwerkemissionen und das Ablassen von Treibstoff wurde ebenfalls vom ICAO-Rat auf der fünften Konferenz der 174. Sitzung verabschiedet und trat am 24. November 2005 in Kraft. Sie reduziert die Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt weiter durch zusätzliche Maßnahmen zur Verringerung von Luftfahrzeugtriebwerkemissionen. Es wurde eine neue Norm für Stickoxide (NO<sub>x</sub>) aufgenommen, die 12 Prozent unter der bisherigen Norm liegt.
12. Mit den Änderungen an Teil 21 soll die Verpflichtung entfallen, Lärminformationen in das Flughandbuch aufzunehmen. Damit soll Teil 21 an Anhang 16, Band I angeglichen werden, wo diese Bestimmung ebenfalls gestrichen wurde. Es ist zu beachten, dass es nach wie vor erlaubt ist, diese Informationen in das Flughandbuch aufzunehmen; da aber diese Informationen bereits im Lärmzeugnis enthalten sind, das für in der Europäischen Union nach Teil 21 registrierte Luftfahrzeuge obligatorisch ist, wäre dies eine unnötige Doppelinformation. Weiterhin sollen gewisse redaktionelle Änderungen an EASA-Formblatt 45 vorgenommen werden, um dieses vollständig in Einklang mit dem gemäß ICAO-Anhang 16 empfohlenen Format zu bringen.

#### **IV. Bevorstehende Änderungen an EASA-Vorschriften**

13. Anhang 16, Band I wurde um einen neuen Anhang G erweitert, der Richtlinien zur Verwaltung von Lärmzeugnissen enthält. Es ist vorgesehen, diese durch Änderung der Entscheidung 2003/1/RM des Exekutivdirektors der Agentur vom 17. Oktober 2003 über akzeptable Mittel zur Einhaltung und Anleitungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben („AMC und GM zu Teil 21“) umzusetzen.
14. In Verbindung mit den Änderungen an Anhang 16, Band I, wurden auch Änderungen am umwelttechnischen Handbuch über die Anwendung von Verfahren für Lärmzeugnisse für Luftfahrzeuge, ICAO-Dokument 9501 AN/929, vorgenommen. Es ist vorgesehen, diese durch Änderung des Beschlusses Nr. 2003/4/RM des Exekutivdirektors der Agentur vom 17. Oktober 2003 über Zertifizierungsspezifikationen zur Bereitstellung akzeptabler Mittel zur Einhaltung von Fluglärmbestimmungen („CS-36“) umzusetzen.

#### **V. Bewertung der Auswirkungen auf die Rechtsvorschriften**

##### 15. Sicherheit

Es werden keine sicherheitsrelevanten Auswirkungen aufgrund dieser Maßnahmen erwartet.

##### 16. Wirtschaftliche Auswirkungen

Es werden positive wirtschaftliche Auswirkungen erwartet. Durch die Einhaltung der von der ICAO erlassenen Normen werden in der Europäischen Union registrierte Luftfahrzeuge leichter in verschiedenen Teilen der Welt akzeptiert werden. Von der damit verbundenen Senkung des Verwaltungsaufwands in der Industrie und der Klärung der Verwaltung von Lärmdokumenten werden positive wirtschaftliche Wirkungen erwartet.

##### 17. Umwelt

Von den Änderungen wird eine Verbesserung und Förderung der Umweltschutzbestimmungen erwartet.

##### 18. Gesellschaftliche Auswirkungen

Von den Optionen werden abgesehen von der Verminderung der negativen Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt keine gesellschaftlichen Auswirkungen erwartet.

Köln, 15. Mai 2006

P. GOUDOU