



## **UDTALELSE NR. 03/2008**

**FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR**

**af 1. september 2008**

**om Kommissionens forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF**

*"CAEP/7 Gennemførelse"*

## I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre artikel 6 til Kommissionens forordning (EF) nr. 216/2008<sup>1</sup> (grundforordningen). Baggrunden herfor beskrives nedenfor.
2. Denne udtalelse er vedtaget efter den procedure, der er fastsat af agenturets bestyrelse<sup>2</sup> i overensstemmelse med bestemmelserne i grundforordningens artikel 19.

## II. Høring

3. Udkastet til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af grundforordningen (meddelelse om forslag til ændring (NPA) nr. 2008-02) blev offentliggjort på agenturets websted den 20. marts 2008.
4. Ved fristens udløb den 1. maj 2008 var der indkommet 3 bemærkninger fra myndigheder for civil luftfart.
5. Agenturet har anerkendt alle indkomne bemærkninger og indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD), som blev offentliggjort på agenturets websted den 26. juni 2008 med henblik på 2 måneders høringsfrist. Dette CRD indeholder en liste over alle personer og/eller organisationer, der har fremsat kommentarer, samt agenturets svar. Der blev kun modtaget en reaktion på dokumentet med reaktioner på bemærkninger. Reaktionen var til støtte for dokumentet med reaktioner på bemærkninger, så det var ikke nødvendigt at foretage nogen ændringer.
6. Alle indkomne bemærkninger støtter, at ICAO-ændringerne indarbejdes i fællesskabsretten, og at der foretages tilsvarende justeringer af artikel 6 i grundforordningen og CS-36 som foreslået af agenturet

## III. Indholdet af agenturets udtalelse

7. Denne udtalelse har til formål at ændre artikel 6 i grundforordningen, således at henvisningen til den seneste udgave af bilag 16 bliver ajourført. Indholdet af disse ændringer er forklaret i det følgende.

### Ændring 9 i bilag 16, bind I til Chicagokonventionen

8. Ændring 9 til internationale standarder og anbefalet praksis – miljøbeskyttelse vedrørende luftfartøjsstøj (bilag 16, bind I til konventionen angående international civil luftfart) blev vedtaget af ICAO's råd på dets fjerde møde i den 183. møderække den 7. marts 2008. ICAO-rådet vedtog, at ændringen skulle træde i kraft, med undtagelse af eventuelle dele, som et flertal af medlemsstaterne gjorde indsigelser imod inden den 20. juli 2008. I det omfang ændring 9 finder anvendelse, vil dette ske den 20. november

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79, 19. marts 2008, s. 1).

<sup>2</sup> Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificerings-specifikationer og vejledende materiale ("proceduren for fastlæggelse af regler"). EASA MB 08-2007, 13. juni 2007.

2008. ICAO's medlemsstater er blevet underrettet om disse afgørelser ved ICAO's skrivelse (AN 1/61.2-08/20) af 28. marts 2008.

9. Formålet med ændring 9 i bilag 16, bind I til Chicagokonventionen er at belyse administrative og tekniske bestemmelser knyttet til anvendelsen af demonstrationsforanstaltninger og tilhørende vejledning vedrørende støjcertificering af luftfartøjer. I de følgende afsnit gives en nærmere beskrivelse af centrale administrative og tekniske bestemmelser, som er omfattet af ændring 9.

#### *Ændringer til formuleringer om anvendelse*

10. Med ændring 8 i bilag 16, bind I til Chicagokonventionen erstattes det tidligere udtryk "luftdygtighedsbevis for prototype" med "typecertifikat" i bind I, kapitel 1 (Administration). Dette afspejler gældende brug og bringer bilag 16, bind I, i tråd med andre ICAO-dokumenter. Formålet med ændring 9 er at foretage denne ændring i hele bilag 16, bind I til Chicagokonventionen. Det var imidlertid vigtigt at bevare den oprindelige betydning af ordet "prototype", som allerede anvendes i dokumentet. Derfor indeholder ændring 9 en lille ændring i kapitel 1, pkt. 1.10, for at sikre at bestemmelserne om anvendelse afspejler den oprindelige betydning. Ændringen gælder for ansøgninger fra konstruktionsstaten og vil dermed være i overensstemmelse med ordlyden i bilag 8 til Chicagokonventionen.
11. Formuleringerne om anvendelse i ændring 9, bilag 16, bind I til Chicagokonventionen henviser nu til datoen for indsendelse af ansøgningen i stedet for datoen for modtagelse af ansøgningen for at blive yderligere tilpasset bilag 8 til Chicagokonventionen.

#### *Definitioner vedrørende vindhastigheder*

12. Hidtil har definitionerne af de forskellige grænser for vindhastighed i bilag 16, bind I til Chicagokonventionen været tvetydige og inkonsekvente. Det var især vigtigt med en afklaring, eftersom overtrædelse af grænser for vindhastighed er en almindelig årsag til, at meget omkostningskrævende støjcertificeringsprøver afbrydes. Forskelle i den tekniske gennemførelse på grund af tvetydigheder og inkonsekvens kan potentielt føre til store forskelle med hensyn til støjcertificeringsomkostninger mellem forskellige ansøgere samt til forskelle når det gælder resultaternes repeterbarhed og nøjagtighed. Ændring 9 i bilag 16, bind I til Chicagokonventionen er baseret på vejledende materiale udgivet af Den Meteorologiske Verdensorganisation (WMO) og ekspertrådgivning fra ICAO's meteorologiske afdeling og fastsætter bestemmelser, som skaber teknisk pålidelige og veldefinerede specifikationer.

#### *Ajourføring af IEC-referencer*

13. Bilag 16, bind I til Chicagokonventionen indeholder henvisninger til flere standarder fra Den Internationale Elektrotekniske Kommission (IEC), som fastsætter specifikationer for udstyr anvendt inden for støjcertificering af luftfartøjer. I gennem årenes løb er disse specifikationer blevet ajourført af IEC for at afspejle udviklingen inden for elektronik og fremstillings- og måleteknikker. Med ændring 9 i bilag 16 til Chicagokonventionen indføres henvisninger til de seneste IEC-standarder.

#### Ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen

14. Ændring 6 til internationale standarder og anbefalet praksis – miljøbeskyttelse vedrørende luftfartøjsstøj (bilag 16, bind II til konventionen angående international civil luftfart) blev vedtaget af ICAO's råd på dets fjerde møde i den 183. møderække den 7. marts 2008. ICAO-rådet vedtog, at ændringen skulle træde i kraft, med undtagelse af eventuelle dele, som et flertal af medlemsstaterne gjorde indsigelser imod inden den 20. juli 2008. I det omfang ændring 6 finder anvendelse ville dette ske den 20. november

2008. ICAO's medlemsstater er blevet underrettet om disse afgørelser ved ICAO's skrivelse (AN 1/62.2-08/21) af 2. april 2008.

15. Ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen behandler administrative og tekniske bestemmelser, navnlig vedrørende moderniseringen af demonstrationsforanstaltninger og vejledning i tilknytning til motorcertificering. I de følgende afsnit gives en nærmere beskrivelse af centrale administrative og tekniske problemer, som er omfattet af ændring 6.

#### *Revision af korrektioner af gasemissioner i forhold til referencedagen*

16. Der er tidligere blevet rejst en række spørgsmål af Udvalget for Miljøbeskyttelse inden for Luftfart (CAEP), herunder:

- 1) I bilag 16, bind II til Chicagokonventionen er terminologien vedrørende korrektioner af *referencemotorforhold* og atmosfæriske referenceforhold *ikke* konsekvent.
- 2) De termer, der blev anvendt for korrektioner af fugtighedsgraden var ikke klare.
- 3) Der anvendes flere tilsyneladende ækvivalente termer til at beskrive trykindstilling.

Ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen har til formål at løse disse problemer og

- 1) indeholder en ændret tekst, som klart angiver de gældende korrektioner i forhold til standardreferencemotor og atmosfæriske referenceforhold
- 2) indfører en klar skelnen mellem de to forskellige anvendte termer for fugtighed
- 3) anvender termen "landings og startoperationer (LTO)", når der henvises til specifikke punkter i LTO-cyklen og begrebet "trykindstilling, når der henvises til ikke-specifikke operationelle forhold.

#### *Gennemgang af gældende krav til brændstofs-specifikationer*

17. En gennemgang af tilgængeligheden af brændstof, som opfylder specifikationerne, viser, at almindeligt tilgængeligt brændstof ofte ikke opfylder en række specifikationsgrænseværdier. En ændring af specifikationerne, så de omfatter alle tilgængelige brændstoffer, ville imidlertid gå ud over stringensen. Ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen giver derfor mulighed for at afvige fra brændstofs-specifikationskravene, når der anvendes godkendte korrektioner. De ændringer, der indføres med ændring 6 vil være med til at reducere certificeringsomkostningerne, idet producenter får mulighed for at anvende lokalt tilgængelige brændstoffer, under forudsætning af at der anvendes godkendte korrektioner for at undgå eventuelle påvirkninger af prøveresultaterne. Uden denne ændring ville CAEP sandsynligvis blive anmodet om at ændre brændstofs-specifikationerne med regelmæssige mellemrum af hensyn til fremtidige variationer i brændstofforsyningerne.

Ændringer med henblik på anvendelse af prøvesonder af andet materiale end rustfrit stål

18. Prøveudtagning for emissioner bag moderne gasturbinmotorer kræver, at de tryk- og temperaturfølere, der anvendes, er fremstillet af materialer, der kan modstå den termiske og strukturelle belastning, de udsættes for under drift med høj effekt. Bilag 16 i bind II til Chicagokonventionen fastsætter specifikationerne for fremstillingen af tryk- og temperaturfølere, og hidtil har det eneste tilladte materiale, været rustfrit stål.

Certificeringsprøver, der for nylig blev gennemført på visse producenters motorer med den seneste teknik, hvor der blev anvendt sådanne tryk- og temperaturfølere af rustfrit stål, som er angivet i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen, førte til problemer med prøveudtagningsudstyret, hvilket resulterede i kostbare forsinkelser i prøveprogrammet. For at afhjælpe dette problem blev der anvendt tryk- og temperaturfølere af materialer med højere modstandskraft end rustfrit stål, efter at producenterne, i samarbejde med certificeringsmyndighederne, havde påvist, at dette ikke påvirkede nøjagtigheden af emissionsmålingerne. Med ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen indføres der derfor en tekst, som giver producenter mulighed for i deres emissionsmålinger at anvende tryk- og temperaturfølere af materialer, som har passende temperaturegenskaber, forudsat at de er ikke-reaktive.

#### Konsekvenser for agenturets bestemmelser

19. Grundforordningen definerer de væsentligste miljøbeskyttelseskrav ved henvisning til bilag 16 til Chicagokonventionen. Artikel 6, stk. 2, anfører, at når bilag 16 til Chicagokonventionen er blevet ændret, kan der foretages tilpasninger i overensstemmelse med proceduren i artikel 65, stk. 3, i nævnte forordning, således at de grundlæggende krav til miljøbeskyttelse efter behov tilpasses de relevante ICAO-standarder.
20. Selv om ændring 9 i bilag 16, bind I og ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen ingen eksplicitte anbefalinger indeholder vedrørende stringensen i støj- og emissionsstandarder, vil disse ændringer som forklaret ovenfor lukke huller og bidrage til at opnå lige behandling af alle ansøgere. Da visse af disse ændringer berører formuleringen af selve kravene, er det nødvendigt at indarbejde disse forbedringer i bilag 16 til Chicagokonventionen i fællesskabsretten. Med denne udtalelse foreslås en sådan tilpasning efter vedtagelsen af ændring 9 i bilag 16, bind I og ændring 6 i bilag 16, bind II til Chicagokonventionen.
21. Agenturet har undersøgt henvisningen til de seneste ændringer i bilag 16, bind I og II, i artikel 6, stk. 1, i grundforordningen og er nået til den konklusion, at teksten sådan som den fremstår kan give anledning til tvivl, om hvor vidt det bare er kravene fra de seneste ændringer eller kravene i alle kapitlerne i bilag 16, som finder anvendelse. Agenturet agter derfor at foreslå en ny affattelse af artikel 6, stk. 1, i grundforordningen (se bilag: forslag til ændring af forordning).

#### **IV. Konsekvensanalyse af lovgivning**

##### Sikkerhed

22. Disse foranstaltninger forventes ikke at få sikkerhedsmæssige konsekvenser.

##### Økonomiske konsekvenser

23. De økonomiske konsekvenser forventes at være positive. Ved at følge de af ICAO vedtagne standarder vil europæiske produkter og luftfartøjer registreret i Den Europæiske Union lettere blive accepteret i forskellige dele af verden. Hvis ICAO-ændringerne vedtages uændret, forventes lettelsen af den administrative byrde for industrien at have en positiv indvirkning på økonomien.

##### Miljømæssige konsekvenser

24. De ændringer, som ICAO har godkendt, forventes at få en positiv virkning for miljøet, da ændringerne menes at kunne løse problemet med tvetydigheder og manglende konsekvens, skabe klarhed, bidrage med en ajourføring af reglerne i forhold til den

seneste tekniske udvikling og indføre teknisk begrundede og veldefinerede specifikationer.

#### Sociale konsekvenser

25. Der forventes ingen andre sociale konsekvenser af de alternative muligheder end den indirekte virkning af begrænsningen af luftfartens negative indvirkning på miljøet.

#### Global harmonisering

26. Kun ved at vedtage ændringerne, som der er opnået enighed om i ICAO, i uændret form, kan der skabes sikkerhed for, at fællesskabsbestemmelserne er i overensstemmelse med det globale sæt af regler, der er vedtaget af ICAO.

#### Andre luftfartskrav uden for agenturets anvendelsesområde

27. Det forventes, at ændringerne vil blive vedtaget i uændret form af andre luftfartsmyndigheder i verden.

#### Sammendrag og endelig vurdering

28. På grundlag af ovennævnte og den afgørelse, der blev truffet af ICAO efter omfattende drøftelser, anbefales det at vedtage ændringerne.

Køln, den 1. september 2008

P. GOUDOU  
administrerende direktør