



STELLUNGNAHME NR. 03/2008

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

vom 1. September 2008

zu einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

„Umsetzung CAEP/7“

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist es, der Kommission vorzuschlagen, Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008¹ (die Grundverordnung) zu ändern. Die Gründe für diesen Regelsetzungsvorgang werden nachstehend erläutert.
2. Die Stellungnahme wurde gemäß dem Verfahren angenommen, das vom Verwaltungsrat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (die Agentur)² im Einklang mit Artikel 19 der Grundverordnung festgelegt wurde.

II. Konsultation

3. Der Entwurf der Stellungnahme zu einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Grundverordnung (Ankündigung eines Änderungsvorschlags – NPA Nr. 2008-02) wurde am 20. März 2008 auf der Website der Agentur veröffentlicht.
4. Bis zum Ablauf der Frist am 1. Mai 2008 gingen bei der Agentur drei Kommentare von drei nationalen Luftfahrtbehörden ein.
5. Alle eingegangenen Kommentare wurden bestätigt und in ein Kommentarantwortdokument (Comment Response Document – CRD) aufgenommen, das am 26. Juni 2008 auf der Website der Agentur zur zweimonatigen Konsultation veröffentlicht wurde. Dieses CRD enthält eine Liste aller Personen und/oder Organisationen, die Stellungnahmen eingereicht haben, sowie die Antworten der Agentur. Als Antwort auf das CRD ging nur eine Reaktion ein. Diese Reaktion stützte das CRD, weshalb keine Änderungen erforderlich waren.
6. Alle eingegangenen Kommentare befürworteten die Aufnahme der ICAO-Änderungen in das Gemeinschaftsrecht sowie die damit verbundenen Anpassungen von Artikel 6 der Grundverordnung und von CS-36, wie von der Agentur vorgeschlagen.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

7. Ziel dieser Stellungnahme ist die Änderung von Artikel 6 der Grundverordnung, um den Verweis auf die letzte Ausgabe von Anhang 16 zu aktualisieren. Der Inhalt dieser Änderungen wird nachfolgend erläutert.

Änderung 9 von Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago

8. Änderung 9 der Internationalen Normen und empfohlenen Verfahren, Umweltschutz – Fluglärm (Anhang 16, Band I des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt) wurde vom ICAO-Rat bei der vierten Sitzung seiner 183. Versammlung am 7. März 2008 angenommen. Der ICAO-Rat beschloss, dass die Änderung in Kraft treten werde, mit Ausnahme der Teile, für die eine Mehrheit der Vertragsparteien bis zum 20. Juli 2008 ihre Nichtzustimmung bekannt gibt. In dem Umfang, in dem sie in Kraft tritt, werde Änderung 9 ab dem 20. November 2008 gelten. Die ICAO-Vertragsstaaten

¹ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1).

² Beschluss des Verwaltungsrats bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens für die Herausgabe von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien („Regelsetzungsverfahren“). EASA MB 08-2007 vom 13.6.2007.

wurden von diesen Beschlüssen per ICAO-Schreiben (State letter AN 1/61.2-08/20) vom 28. März 2008 unterrichtet.

9. Zweck von Änderung 9 von Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago ist die Klärung von administrativen und technischen Fragen, die sich aus der Anwendung von Nachweismodellen und damit verbundenen Leitlinien für die Lärmschutzzertifizierung von Luftfahrzeugen ergeben. In den nachfolgenden Abschnitten werden einige wichtige administrative und technische Fragen, die mit Änderung 9 eingeführt wurden, genauer beschrieben.

Änderungen der Anwendbarkeitssprache („applicability language“)

10. Mit Änderung 8 von Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago wurde in Band I, Kapitel 1 (Verwaltung) der vorher verwendete Ausdruck „certificate of airworthiness for the prototype“ (Lufttüchtigkeitszeugnis für den Prototypen) durch „Type Certificate“ (Musterzulassung) ersetzt. Dies entsprach dem gängigen Gebrauch und führte zur Angleichung von Anhang 16, Band I mit anderen ICAO-Dokumenten. Folglich soll mit Änderung 9 die gleiche Änderung durchgehend in Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago vorgenommen werden. Wichtig dabei war es jedoch, die Idee der Originalität beizubehalten, die mit dem in diesem Dokument bereits verwendeten Ausdruck „Prototyp“ vermittelt wird; deshalb wurde mit Änderung 9 eine kleine Änderung in Abschnitt 1.10 von Kapitel 1 eingeführt, um die ursprüngliche Bedeutung der Anwendbarkeitsbestimmungen wiederherzustellen. Diese Änderung betraf den Antrag durch den Entwurfsstaat und stand im Einklang mit der in Anhang 8 des Abkommens von Chicago verwendeten Anwendbarkeitssprache.
11. Die Anwendbarkeitssprache in Änderung 9 von Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago betrifft nunmehr das Datum der Einreichung des Antrags und nicht das Datum der Annahme des Antrags und steht somit verstärkt im Einklang mit Anhang 8 des Abkommens von Chicago.

Definitionen in Bezug auf Windgeschwindigkeiten

12. Bislang waren die Definitionen der verschiedenen Windgeschwindigkeiten in Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago nicht eindeutig und uneinheitlich. Eine Klarstellung war insbesondere deshalb wichtig, weil das Überschreiten der Windgeschwindigkeiten eine häufige Ursache für die Unterbrechung von sehr kostenaufwändigen Tests für die Lärmschutzzertifizierung ist. Unterschiede in der technischen Umsetzung aufgrund von nicht eindeutigen und uneinheitlichen Definitionen könnten zu großen Unterschieden bei den Kosten für die Lärmschutzzertifizierung unter den verschiedenen Antragsstellern sowie zu unterschiedlicher Reproduzierbarkeit und Genauigkeit der Ergebnisse führen. Auf der Grundlage der von der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) herausgegebenen Leitlinien und der Empfehlungen von Experten der Abteilung Meteorologie der ICAO werden mit Änderung 9 von Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago Vorschriften eingeführt, die technisch fundierte und gut definierte Spezifikationen bereitstellen.

Aktualisierung der Bezugnahmen auf IEC-Normen

13. Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago enthält Bezugnahmen auf verschiedene Normen der Internationalen elektrotechnischen Kommission (IEC), mit denen Spezifikationen für Ausrüstungen, die bei der Lärmschutzzertifizierung von Luftfahrzeugen verwendet werden, festgelegt werden. Diese Spezifikationen wurden von der IEC laufend aktualisiert, um Fortschritten in der Elektronik sowie bei den Herstellungs- und Messverfahren Rechnung zu tragen. Mit Änderung 9 von Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago wurden Bezugnahmen auf die neuesten IEC-Normen eingeführt.

Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago

14. Änderung 6 der Internationalen Normen und empfohlenen Verfahren, Umweltschutz – Emissionen von Luftfahrzeugtriebwerken (Anhang 16, Band II des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt) wurde vom ICAO-Rat bei der vierten Sitzung seiner 183. Versammlung am 7. März 2008 angenommen. Der ICAO-Rat beschloss, dass die Änderung in Kraft treten werde, mit Ausnahme der Teile, für die eine Mehrheit der Vertragsparteien bis zum 20. Juli 2008 ihre Nichtzustimmung bekannt gibt. In dem Umfang, in dem sie in Kraft tritt, werde Änderung 6 ab dem 20. November 2008 gelten. Die ICAO-Vertragsstaaten wurden von diesen Beschlüssen per ICAO-Schreiben (State letter AN 1/62.2-08/21) vom 2. April 2008 unterrichtet.
15. Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago betrifft administrative und technische Fragen, insbesondere in Bezug auf die Aktualisierung von Nachweismodellen und Leitlinien für die Zulassung von Triebwerken. In den nachfolgenden Abschnitten werden einige wichtige administrative und technische Fragen, die mit Änderung 6 eingeführt wurden, genauer beschrieben.

Überprüfung der gegenwärtigen Berichtigungen der Referenztagesbedingungen in Bezug auf Gasemissionen

16. Der Ausschuss für Umweltschutz im Luftverkehr (CAEP) äußerte in der Vergangenheit eine Reihe von Bedenken in folgenden Bereichen:
 - 1) Die Terminologie in Bezug auf die Berichtigungen der Referenztriebwerkbedingungen und der atmosphärischen Referenzbedingungen ist in Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago nicht einheitlich.
 - 2) Die verwendeten Begriffe für die Berichtigungen in Bezug auf die Feuchtigkeit sind nicht eindeutig.
 - 3) Zur Beschreibung der Schubeinstellung werden mehrere offensichtlich gleichwertige Begriffe verwendet.

Um diese Mängel zu beheben, sieht Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago Folgendes vor:

- 1) Sie enthält einen geänderten Text, der die geltenden Berichtigungen des Referenzstandardtriebwerks und der atmosphärischen Referenzbedingungen eindeutig beschreibt.
- 2) Es wird klar zwischen den beiden verwendeten Begriffen von Feuchtigkeit unterschieden.
- 3) Für spezifische Lande-Startzykluspunkte wird der Begriff „Lande- und Startbetriebsarten“ und für nicht spezifische Betriebsarten der Begriff „Schubeinstellung“ verwendet.

Überprüfung der gegenwärtigen Kraftstoffspezifikationsanforderungen

17. Eine Überprüfung der Verfügbarkeit von Kraftstoffen, die die Spezifikationen erfüllen, hatte ergeben, dass allgemein verfügbare Kraftstoffe eine Reihe spezifizierter Grenzwerte häufig nicht einhielten. Eine Änderung der Spezifikationen unter Aufnahme aller verfügbaren Kraftstoffe würde sich jedoch auf die Strenge der Anforderungen auswirken. Deshalb erlaubt Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago Abweichungen von den Kraftstoffspezifikationsanforderungen, vorbehaltlich der

Anwendung der vereinbarten Berichtigungen. Durch die Änderungen in Änderung 6 werden die Zertifizierungskosten reduziert, da die Hersteller lokal verfügbare Kraftstoffe verwenden können, wobei jedoch die annehmbaren Berichtigungen anzuwenden sind, um Auswirkungen auf die Testergebnisse zu vermeiden. Ohne diese Änderung würde der CAEP höchstwahrscheinlich ersucht werden, die Kraftstoffspezifikationen regelmäßig zu ändern, um künftige Schwankungen beim Kraftstoffangebot zu berücksichtigen.

Änderungen, die alternative Prüfmaterialien anstelle von rostfreiem Stahl erlauben

18. Für die Messung der Emissionen hinter modernen Gasturbinentriebwerken werden Messrechen aus Materialien benötigt, die den thermischen und Strukturbelastungen im Hochleistungsbetrieb standhalten können. Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago legt die Spezifikationen für die Herstellung dieser Messrechen fest, und bislang war rostfreier Stahl das einzige spezifizierte Material. Bei den jüngsten Zulassungstests einiger Triebwerkehersteller, die für ihre Triebwerke die neuesten Technologien und die in Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago spezifizierten Messrechen aus rostfreiem Stahl verwenden, traten Hardwareprobleme auf, die zu kostspieligen Verzögerungen bei den Tests führten. Um dieses Problem zu lösen, wurden anstelle von Messrechen aus rostfreiem Stahl Messrechen aus widerstandsfähigeren Materialien verwendet, nachdem die Hersteller in Zusammenarbeit mit den Zertifizierungsbehörden nachgewiesen hatten, dass die Genauigkeit der Emissionsmessungen nicht beeinträchtigt worden war. Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago sieht deshalb einen Text vor, der es den Herstellern gestattet, Emissionsmessungen mithilfe von Messrechen aus Materialien durchzuführen, die eine angemessene Temperaturfestigkeit aufweisen, aber nicht reaktiv sind.

Auswirkungen auf die Agenturregeln

19. Die Grundverordnung legt die grundlegenden Anforderungen für den Umweltschutz fest und bezieht sich dabei auf Anhang 16 des Abkommens von Chicago. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 können bei Änderungen von Anhang 16 des Abkommens von Chicago Anpassungen im Einklang mit dem Verfahren nach Artikel 65 Absatz 3 dieser Verordnung durchgeführt werden, um die grundlegenden Anforderungen für den Umweltschutz gegebenenfalls den entsprechenden ICAO-Normen anzugleichen.

20. Wenngleich in Änderung 9 von Anhang 16, Band I und in Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago keine expliziten Empfehlungen bezüglich der Strenge von Lärmschutz- und Emissionsnormen abgegeben wurden, so schließen diese Änderungen, wie oben erläutert, doch gewisse Lücken und tragen zur Gleichbehandlung aller Antragsteller bei. Da einige dieser Änderungen die Formulierung der Anforderungen selbst betreffen, müssen diese Verbesserungen von Anhang 16 des Abkommens von Chicago in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden. In dieser Stellungnahme wird vorgeschlagen, dass diese Anpassungen nach Annahme von Änderung 9 von Anhang 16, Band I und von Änderung 6 von Anhang 16, Band II des Abkommens von Chicago vorgenommen werden.

21. Die Agentur hat eine Bezugnahme auf die letzten Änderungen von Anhang 16, Band I und II in Artikel 6 Absatz 1 der Grundverordnung geprüft. Sie gelangte zu dem Schluss, dass der derzeitige Wortlaut Fragen dahingehend aufwerfen könnte, ob nur die Anforderungen der letzten Änderungen oder die Anforderungen sämtlicher Kapitel von Anhang 16 gelten. Deshalb erwägt die Agentur, für Artikel 6 Absatz 1 der Grundverordnung einen neuen Wortlaut vorzuschlagen (siehe Anhang: Vorschlag einer Änderung der Verordnung).

IV. Folgenabschätzung

Sicherheit

22. Es werden keine sicherheitsrelevanten Auswirkungen aufgrund dieser Maßnahmen erwartet.

Wirtschaftliche Auswirkungen

23. Es werden positive wirtschaftliche Auswirkungen erwartet. Durch die Einhaltung der von der ICAO erlassenen Normen werden in der Europäischen Union eingetragene Produkte und Luftfahrzeuge leichter in verschiedenen Teilen der Welt akzeptiert werden. Die Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Industrie durch die Annahme der ICAO-Änderungen in unveränderter Form wird voraussichtlich positive wirtschaftliche Auswirkungen nach sich ziehen.

Umwelt

24. Die in der ICAO vereinbarten Änderungen werden voraussichtlich positive Auswirkungen auf die Umwelt haben, da man überzeugt ist, dass mit den eingeführten Änderungen Unklarheiten und Unstimmigkeiten beseitigt, Klarstellungen erfolgen, die neuesten technischen Entwicklungen berücksichtigt und technisch fundierte und gut definierte Spezifikationen eingeführt werden.

Gesellschaftliche Auswirkungen

25. Von den Optionen werden, abgesehen von dem indirekten Effekt der Verminderung der negativen Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt, keine gesellschaftlichen Auswirkungen erwartet.

Weltweite Harmonisierung

26. Nur wenn die in der ICAO vereinbarten Änderungen in unveränderter Form angenommen werden, kann sichergestellt werden, dass die Gemeinschaftsvorschriften mit den weltweit geltenden, von der ICAO erlassenen Vorschriften übereinstimmen.

Andere Luftfahrtvorschriften außerhalb des Aufgabenbereichs der Agentur

27. Es wird erwartet, dass die Änderungen in unveränderter Form von anderen Luftfahrtbehörden weltweit angenommen werden.

Abschließende Bemerkung

28. Auf der Grundlage der oben genannten Aspekte und des von der ICAO nach ausführlichen Erörterungen gefassten Beschlusses wird die Annahme der Änderungen empfohlen.

Köln, 1. September 2008

P. GOUDOU
Exekutivdirektor