



UTTALELSE NR. 03/2008

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 1. september 2008

om en kommisjonsforordning om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

"CAEP/7 gjennomføring"

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommissjonen en endring av artikkel 6 i kommisjonsforordning (EF) nr. 216/2008¹ (grunnforordningen). Det redegjøres nærmere for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Denne uttalelse er vedtatt etter framgangsmåten fastsatt av Byråets styre², i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i grunnforordningen.

II. Høring

3. Utkastet til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av grunnforordningen (kunngjøring om forslag til endring (NPA) nr. 2008-02) ble offentliggjort på Byråets nettsted 20. mars 2008.
4. Ved høringsfristens utløp 1. mai 2008 hadde Byrådet mottatt tre kommentarer fra tre nasjonale luftfartsmyndigheter.
5. Alle innkomne kommentarer er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument, Comment Response Document (CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 26. juni 2008 med to måneders høringsfrist. CRD inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar. Det inkom bare én reaksjon på CRD. Denne var til støtte for CRD, så den medførte ingen endringer.
6. Alle innkomne kommentarer støtter innarbeidingen av endringene vedtatt av ICAO i Fellesskapets lovgivning og tilhørende tilpasning av artikkel 6 i grunnforordningen og CS-36, slik Byrådet foreslår.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

7. Målet med denne uttalelsen er en endring av artikkel 6 i grunnforordningen slik at henvisningen til den siste utgaven av Annex 16 blir oppdatert. Innholdet i disse endringene er forklart i det nedenstående.

Amendment 9 av Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen

8. Amendment 9 til Internasjonale standarder og anbefalt praksis, Miljøvern – Flystøy (International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection - Aircraft Noise) (Annex 16, Volume I til Konvensjon om internasjonal sivil luftfart) ble vedtatt av ICAOs råd på dets fjerde møte i den 183. sesjonen 7. mars 2008. ICAOs råd vedtok at endringsutgaven skulle tre i kraft, med unntak for eventuelle deler som et flertall av konvensjonsstatene avviste før 20. juli 2008. I den utstrekning Amendment 9 trer i kraft, vil dette skje 20. november 2008. Når det gjelder disse vedtakene, har konvensjonsstatene blitt underrettet ved ICAO State letter AN 1/61.2-08/20 datert 28. mars 2008.
9. Formålet med Amendment 9 av Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen er å klargjøre administrative og tekniske bestemmelser knyttet til anvendelsen av

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

² Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

demonstrasjonsprogrammer og tilhørende retningslinjer for støysertifisering av luftfartøyer. I det nedenstående vil en del vesentlige administrative og tekniske bestemmelser som innføres med Amendment 9, bli drøftet i nærmere detalj.

Endringer i ordlyd om anvendelse

10. I Amendment 8 av Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen ble det tidligere uttrykket "luftdyktighetsbevis til prototyper" ("certificate of airworthiness for the prototype") erstattet med "typegodkjenning" ("Type Certificate") i Volume I, Chapter 1 (Administration). Dette gjenspeilte gjeldende bruk og gjorde Annex 16, Volume I tilpasset andre ICAO-dokumenter. Amendment 9 tar sikte på å gjennomføre denne endringen i hele Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen. Det var imidlertid viktig å beholde originalitetsbegrepet som ligger i ordet "prototype" som allerede er brukt i dokumentet. Derfor inneholder Amendment 9 en liten endring i kap. 1 punkt 1.10 for å sikre at reglene om anvendelse gjenspeiler den opprinnelige betydningen. Endringen gjelder søknader fra konstruksjonsstat og vil dermed være i samsvar med ordlyden i Annex 8 til Chicago-konvensjonen.
11. For ytterligere tilpasning til Annex 8 til Chicago-konvensjonen viser ordlyden om anvendelse i Amendment 9 av Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen nå til den dato søknaden sendes inn, og ikke til den dato søknaden innkommer.

Definisjoner av vindhastigheter

12. Hittil har definisjonene av de ulike vindhastighetene i Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen vært tvetydige og inkonsekvente. Dette var det særlig viktig å avklare, da overskridelse av grenser for vindhastighet er en vanlig grunn til at svært kostbare prøver i forbindelse med støysertifisering avbrytes. Forskjeller i teknisk implementering på grunn av tvetydigheter og inkonsekvens kan potensielt føre til store forskjeller når det gjelder kostnadene forbundet med støysertifisering mellom ulike søkere og potensielt til forskjeller når det gjelder resultatenes repeterbarhet og nøyaktighet. Amendment 9 til Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen er basert på retningslinjer utstedt av Verdens meteorologiorganisasjon (WMO) og sakkyndige råd fra ICAO Meteorology Section, og fastsetter bestemmelser som skaper et teknisk solid og veldefinert sett med spesifikasjoner.

Oppdatering av IEC-referanser

13. Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen inneholder henvisninger til flere standarder fra Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC) som fastsetter spesifikasjoner for utstyr som brukes i støysertifisering av luftfartøyer. I årenes løp er disse spesifikasjonene blitt oppdatert av IEC for å gjenspeile utviklingen innen elektronikk og produksjons- og måleteknikker. Med Amendment 9 vil Annex 16, Volume I til Chicago-konvensjonen inneholde henvisninger til de aller nyeste IEC-standardene.

Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen

14. Amendment 6 av Internasjonale standarder og anbefalt praksis, Miljøvern – Flystøy (International Standards and Recommended Practices, Environmental Protection - Aircraft Noise) (Annex 16, Volume II til Konvensjon om internasjonal sivil luftfart) ble vedtatt av ICAOs råd på dets fjerde møte i den 183. sesjonen 7. mars 2008. ICAOs råd vedtok at endringsutgaven skulle tre i kraft, med unntak for eventuelle deler som et flertall av konvensjonsstatene avviste før 20. juli 2008. I den utstrekning Amendment 6 trer i kraft, vil dette skje 20. november 2008. Når det gjelder disse vedtakene, har konvensjonsstatene blitt underrettet ved ICAO State letter AN 1/62.2-08/21 datert 2. april 2008.

15. Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen gjelder administrative og tekniske bestemmelser, hovedsakelig knyttet til moderniseringen av demonstrasjonsprogrammer og retningslinjer for sertifisering av motorer. I det nedenstående vil en del vesentlige administrative og tekniske bestemmelser som innføres med Amendment 6, bli drøftet i nærmere detalj.

Revisjon av korreksjonsfaktorer for gassutslipp i forhold til referansedag

16. ICAOs miljøkomité (CAEP) har tidligere tatt opp en rekke spørsmål i denne forbindelse, bl.a.:

- 1) i Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen er terminologien i forbindelse med korreksjonsfaktorer i forhold til referansemotor og referanseatmosfære ikke konsekvent,
- 2) termene brukt for fuktighetskorreksjon var ikke klare, og
- 3) flere tilsynelatende ekvivalente termer var brukt for å beskrive "thrust setting".

Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen tar sikte på å løse disse problemene og

- 1) inneholder en revidert tekst som klart spesifiserer gjeldende korreksjonsfaktorer i forhold til referansestandardmotor og referanseatmosfære,
- 2) innfører et klart skille mellom de to fuktighetsbegrepene som brukes, og
- 3) bruker begrepet "landing and take-off (LTO) operating modes" når det vises til spesifikke punkter i LTO-syklusen, mens begrepet "thrust setting" brukes når det vises til ikke-spesifikke operasjonelle forhold.

Gjennomgang av gjeldende krav til drivstoffspesifikasjoner

17. På grunnlag av en gjennomgang av tilgjengelig drivstoff som oppfylte spesifikasjonen, ble det klart at allment tilgjengelig drivstoff ofte ikke oppfyller flere av spesifikasjonsgrensene. Å endre spesifikasjonen slik at den passer til alle tilgjengelige typer drivstoff, ville imidlertid gått ut over stringensen. Derfor tillater Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen avvik fra kravene til drivstoffspesifikasjoner, ved anvendelse av omforente korreksjonsfaktorer. Endringene i Amendment 6 vil redusere sertifiseringskostnadene ved å tillate at produsentene bruker lokalt tilgjengelig drivstoff, forutsatt at akseptable korreksjonsfaktorer anvendes for å eliminere eventuell innvirkning på prøveresultatene. Uten denne endringen ville CAEP sannsynligvis blitt bedt om å endre drivstoffspesifikasjonen med jevne mellomrom for å ta hensyn til framtidige variasjoner i drivstofforsyningene.

Endringer for å tillate bruk av prøvesonder av annet materiale enn rustfritt stål

18. Prøvetaking av utslipp bak moderne gassturbinmotorer forutsetter bruk av raker framstilt av materialer som tåler den termiske og strukturelle belastning de utsettes for under drift av så kraftige motorer. Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen fastsetter spesifikasjonene for produksjon av raker, og så langt har rustfritt stål vært det eneste materialet som har vært spesifisert. Sertifiseringsprøver som nylig er gjennomført av enkelte produsenters nyeste motorer ved bruk av raker i rustfritt stål som spesifisert i Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen, resulterte i problemer med prøvetakingsutstyret som førte til kostbare forsinkelser i prøveprogrammet. For å bøte på dette ble det brukt raker av materialer med høyere styrke enn rustfritt stål,

etter at produsentene, i samarbeid med sertifiseringsmyndighetene, hadde godtgjort at dette ikke reduserte nøyaktigheten ved utslippsmålingene. Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen inneholder derfor tekst som tillater at produsentene i sine utslippsmålinger bruker raker av materialer som er tilstrekkelig varmebestandige, forutsatt at de er ikke-reaktive.

Konsekvenser for Byråets regelverk

19. Grunnforordningen fastsetter de grunnleggende kravene til miljøvern ved henvisning til Annex 16 til Chicago-konvensjonen. Artikkel 6 nr. 2 fastsetter at der Annex 16 til Chicago-konvensjonen er blitt endret, kan tilpasning skje i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 65 nr. 3 i samme forordning, slik at de grunnleggende kravene til miljøvern er i samsvar med relevante ICAO-standarder.
20. Selv om Amendment 9 av Annex 16, Volume I og Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen ikke inneholder noen eksplisitte anbefalinger med hensyn til stringensen i støy- og utslippsstandarder, vil disse endringene, som forklart over, lukke disse hullene og bidra til likebehandling av alle søkere. I og med at en del av disse endringene berører selve ordlyden i kravene, er det nødvendig å innarbeide forbedringene i Annex 16 til Chicago-konvensjonen i fellesskapslovgivningen. Med denne uttalelse foreslås en slik tilpasning etter at Amendment 9 av Annex 16, Volume I og Amendment 6 av Annex 16, Volume II til Chicago-konvensjonen er vedtatt.
21. Byrådet har gått gjennom henvisningen til de siste endringene i Annex 16, Volume I og II i artikkel 6 nr. 1 i grunnforordningen og kommet til at man på grunnlag av teksten, slik den foreligger, kan spørre seg om det bare er kravene i de siste endringsutgavene eller kravene i hele kapitlene i Annex 16 som kommer til anvendelse. Dette er bakgrunnen for at Byrådet planlegger å legge fram forslag om en ny ordlyd for artikkel 6 nr. 1 i grunnforordningen (se tillegg: Forslag til endring av forordningen).

IV. Konsekvensanalyse

Sikkerhet

22. Disse tiltakene burde ikke ha noen sikkerhetskonskvenser.

Økonomi

23. De økonomiske konsekvensene forventes å være positive. Ved å følge samme standarder som ICAO vil europeiske produkter og luftfartøyer registrert i Den europeiske union lettere kunne aksepteres i andre deler av verden. Dersom ICAO-endringene vedtas uendret, forventes lettelsen av den administrative byrden for industrien å ha en positiv økonomisk effekt.

Miljø

24. Endringene ICAO har godkjent, forventes å ha en positiv miljøeffekt ettersom det antas at de oppklarer tvetydigheter og problemer som følge av manglende konsekvens, klargjør forhold, oppdaterer regelverket i forhold til den nyeste teknologiske utviklingen og innfører teknisk solide og veldefinerte spesifikasjoner.

Sosialt

25. Disse alternativene forventes ikke å medføre noen sosiale konsekvenser annet enn indirekte, ved at de reduserer de negative miljøvirkningene av luftfarten.

Global harmonisering

26. Bare ved å vedta endringene godkjent av ICAO uendret, vil man kunne sikre at Fellesskapets regelverk blir i samsvar med det globale regelverket vedtatt av ICAO.

Andre krav utenfor Byråets myndighetsområde

27. Det forventes at endringene vil bli vedtatt uendret av andre luftfartsmyndigheter i verden.

Sammendrag og endelig vurdering

28. På grunnlag av det ovenstående og vedtaket truffet av ICAO etter omfattende drøftinger, anbefales endringene vedtatt.

Køln, 1. september 2008

P. GOUDOU
Adm.dir.