



YTTRANDE NR 03/2008

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 1 september 2008

om kommissionens förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

"Genomförande av CAEP/7"

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå kommissionen att ändra artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ⁽¹⁾ (grundförordningen). Orsakerna till detta arbete med att utarbeta bestämmelser skisseras ytterligare nedan.
2. Detta yttrande har antagits i enlighet med det förfarande som angetts av styrelsen ⁽²⁾ för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i grundförordningen.

II. Samråd

3. Utkastet till yttrandet om kommissionens förordning om ändring av grundförordningen (Meddelande om föreslagen ändring – NPA nr 2008-02) offentliggjordes på byråns webbplats den 20 mars 2008.
4. Vid samrådsperiodens slut den 1 maj 2008 hade byrån tagit emot 3 kommentarer från 3 nationella luftfartsmyndigheter.
5. Mottagandet av samtliga synpunkter har bekräftats, och dessa har förts in i en förteckning med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 26 juni 2008 för två månaders samråd. Förteckningen upptar samtliga personer och/eller organisationer som har lämnat synpunkter samt byråns svar. Som svar på förteckningen över synpunkter och svar har endast en reaktion tagits emot. Denna reaktion gav stöd till förteckningen, varför inga ändringar behövde göras.
6. Samtliga mottagna kommentarer stöder att ICAO:s ändringar förs in i gemenskapslagstiftningen och den där till hörande justeringen av artikel 6 i grundförordningen och CS-36 enligt byråns förslag.

III. Innehåll i byråns yttrande

7. Detta yttrande syftar till att ändra artikel 6 i grundförordningen för att aktualisera referensen till den senaste utgåvan av Annex 16. Innehållet i dessa ändringar förklaras nedan.

Ändring 9 av volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen

8. Ändring 9 av Internationella standarder och rekommendationer, miljöskydd – Luftfartygsbullen (Bilaga 16, Volym I till konventionen angående internationell civil luftfart) antogs av ICAO:s råd vid dess fjärde möte av dess 183 session den 7 mars 2008. ICAO:s råd föreskrev att ändringen kommer att träda i kraft, förutom vad gäller de delar för vilka en majoritet av de avtalsslutande staterna meddelat att de inte godkänner ändringen före den 20 juli 2008. I den omfattning som ändring 9 godkänns så kommer den att träda i kraft den 20 november 2008. ICAO:s avtalsslutande stater

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁽²⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som skall användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar ("förfarande för upprättande av bestämmelser"). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

har fått meddelande om dessa beslut genom ICAO:s brev till avtalslutande stater AN 1/61.2-08/20 av den 28 mars 2008.

9. Syftet med ändring 9 av volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen är att klargöra administrativa och tekniska frågor som uppstår i samband med tillämpningen av demonstrationsprogram och relaterad rådgivning för bullercertifiering av luftfartyg. I följande punkter finns en utförligare beskrivning av några viktigare administrativa och tekniska frågor som förs in genom ändring 9.

Ändringar av tillämpligheten

10. Ändring 8 av volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen ersatte det tidigare använda uttrycket "luftvärdighetsbevis för prototyp" med orden "typcertifikat" i volym I, kapitel 1 (Administration). Detta återspeglar aktuell användning och anpassade volym I i bilaga 16 till andra ICAO-dokument. Ändring 9 syftar till att göra samma ändring i hela volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen. Man var dock tvungen att vara försiktig för att behålla den ursprungliga betydelsen av ordet "prototyp" som redan används i detta dokument. Därför infördes en liten ändring av punkt 1.10 i kapitel 1 genom ändring 9 för att återställa tillämplighetsreglerna till sin ursprungliga betydelse. Denna ändring avsåg konstruktionsstatens tillämpning och stämde på så sätt överens med tillämpligheten som används i bilaga 8 till Chicagokonventionen.
11. Tillämpligheten i ändring 9 av volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen avser nu datum för inlämning av ansökan i stället för datum för godtagande av ansökan för att ytterligare anpassa den till Bilaga 8 till Chicagokonventionen.

Definitioner avseende vindhastigheter

12. Hittills har definitionerna av de olika begränsningarna av vindhastigheter i volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen varit oklara och inkonsekventa. Förtydligande var särskilt viktigt eftersom överskridande av begränsningarna för vindhastigheter är en vanlig orsak till att mycket dyra tester för bullercertifiering måste avbrytas. Skillnader i tekniskt genomförande till följd av oklarheter och inkonsekvenser kan eventuellt leda till stora skillnader i kostnader för bullercertifiering bland olika sökanden och eventuellt skillnader i resultatens repeterbarhet och noggrannhet. Med vägledning från Världsmeteorologiska organisationen (WMO) och med hjälp av expertråd från ICAO:s meteorologiska sektion införde ändring 9 av volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen bestämmelser som skapar en tekniskt välgrundad och väldefinierad uppsättning specifikationer.

Uppdatering av IEC-referenser

13. volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen innehåller referenser till flera IEC-standarder (International Electrotechnical Commission) som fastställer specifikationer för utrustning som används vid bullercertifiering av luftfartyg. Under åren har dessa specifikationer uppdaterats av IEC för att återspegla utveckling inom elektronik, tillverknings- och mätteknik. Referenser till de senaste IEC-standarderna har införts genom ändring 9 av volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

Ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen

14. Ändring 6 av Internationella standarder och rekommendationer, miljöskydd – Utsläpp från luftfartygsmotorer (Volym II i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart) antogs av ICAO:s råd vid dess fjärde möte av dess 183 session den 7 mars 2008. ICAO:s råd föreskrev att ändringen kommer att träda i kraft, förutom vad gäller de delar för vilka en majoritet av de avtalslutande staterna meddelat att de inte godkänner ändringen före den 20 juli 2008. I den omfattning som ändring 6 godkänns

så kommer den att träda i kraft den 20 november 2008. ICAO:s avtalsslutande stater har fått meddelande om dessa beslut genom ICAO:s brev till avtalsslutande stater AN 1/62.2-08/21 av den 2 april 2008.

15. Ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen behandlar administrativa och tekniska frågor som i huvudsak rör modernisering av demonstrationsprogram och vägledning för motorcertifiering. I följande punkter finns en utförligare beskrivning av några viktigare administrativa och tekniska frågor som förs in genom ändring 6.

Översyn av nuvarande korrigerings av gasformiga utsläpp till förhållanden för referensdag.

16. Ett antal problemområden togs upp av kommittén för miljöskydd inom luftfarten (CAEP) rörande det faktum att

- 1) i volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen är den terminologi som avser korrigerings till referensförhållanden för motor och atmosfäriska referensförhållanden inte konsekventa,
- 2) termerna som används för fuktighetskorrigeringar inte är tydliga, och
- 3) flera termer som uppenbart är lika används för att beskriva dragkraftsinställningar.

Ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen

- 1) innehåller en reviderad text för att tydligt specificera de korrigerings som ska användas för referensstandardmotor och för atmosfäriska referensförhållanden,
- 2) inför en tydlig skillnad mellan de två termer för fuktighet som används, och
- 3) använder termen "landnings- och startoperationer (LTO)" när specifika punkter i LTO-cykeln avses medan termen "dragkraftsinställningar" används när ej specificerade operationsförhållanden avses,

för att komma till rätta med dessa inkonsekvenser.

Översyn av gällande krav på bränslespecifikation.

17. En översyn av tillgängligheten på bränslen som uppfyller specifikationen visade att allmänt tillgängliga bränslen ofta inte uppfyller ett antal av specifikationens gränsvärden. Att ändra specifikationen så att den omfattar samtliga tillgängliga bränslen skulle dock ha en effekt på stringensen. Därför tillåter ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen avvikelser från bränslekraven i specifikationerna om överenskomna korrigerings tillämpas. De ändringar som införs genom ändring 6 kommer att minska certifieringskostnaderna genom att tillverkare får möjlighet att använda lokalt tillgängliga bränslen om de tillämpar godtagbara korrigerings för att eliminera möjliga effekter på provresultaten. Utan denna ändring skulle det troligen bli så att CAEP skulle uppmanas att ändra bränslespecifikationen regelbundet för att ta hänsyn till framtida variationer i bränsletillförseln.

Ändringar för att tillåta användning av andra material än rostfritt stål i provtagningssonder

18. Att ta prov på utsläpp bakom moderna gasturbinmotorer kräver att den provtagningsutrustning som används är tillverkad av material som kan stå emot de termiska och strukturella belastningar som de utsätts för under högeffektsdrift. Volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen definierar specifikationerna för tillverkning av provtagningsutrustning och tills nu så har det enda tillåtna materialet varit rostfritt stål. Certifieringsprov som genomförts nyligen på några tillverkares motorer med senaste teknik där man använt sådan provtagningsutrustning av rostfritt stål som

specificeras i volym III bilaga 16 till Chicagokonventionen har lett till problem med provtagningsutrustningen vilket lett till kostsamma förseningar i provprogrammen. För att lindra dessa problem har provtagningsutrustning av material med högre motståndskraft använts istället för rostfritt stål efter att tillverkarna, i samarbete med de certifierande myndigheterna, visat att noggrannheten i mätningarna av utsläpp inte äventyras. Ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen inför till följd av detta text som gör det möjligt för tillverkare att göra provtagningsutrustning för mätning av utsläpp av material som har lämpliga temperaturegenskaper under förutsättning att de inte är reaktiva.

Konsekvenser för byråns regler

19. Grundförordningen definierar de grundläggande kraven för miljöskydd genom att hänvisa till bilaga 16 till Chicagokonventionen. Artikel 6.2 anger att när bilaga 16 till Chicagokonvention har ändrats kan anpassning ske i enlighet med det förfarande som anges i artikel 65.3 i samma förordning för att i lämplig grad anpassa de grundläggande kraven för miljöskydd med relaterade ICAO-normer.
20. I ändring 9 av volym I i bilaga 16 och ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen finns inga tydliga rekommendationer om buller- och utsläppsnormers stringens men som förklarats ovan så täpper de till kryphål och hjälper till att uppnå lika behandling av alla sökanden. Eftersom vissa av dessa ändringar påverkar formuleringen av själva kraven så behöver dessa förbättringar av bilaga 16 till Chicagokonventionen överföras till gemenskapslagstiftning. Detta yttrande föreslår en sådan anpassning efter att ändring 9 av volym I i bilaga 16 och ändring 6 av volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen antagits.
21. Byrån har granskat en referens till den senaste ändringen av volymerna I och II i bilaga 16 i artikel 6.1 i grundförordningen och kom fram till att texten, så som den är skriven, kan ge upphov till frågor om endast kraven i de senaste ändringarna eller kraven i hela kapitlet i bilaga 16 är tillämpliga. Därför planerar byrån att föreslå en ny text i artikel 6.1 i grundförordningen (se bilaga: Föreslagen ändring av förordning).

IV. Bedömning av förslagets konsekvenser

Flygsäkerhet

22. Flygsäkerheten förväntas ej påverkas av dessa åtgärder.

Ekonomi

23. Inverkan på ekonomin förväntas bli positiv. Genom att ansluta sig till normer som antagits av ICAO blir europeiska produkter och luftfartyg som är registrerade inom EU lättare accepterade i olika delar av världen. Den därmed sammanhängande minskningen av den administrativa bördan för branschen genom att anta ICAO:s ändringar oförändrade förväntas ha en positiv inverkan på ekonomin.

Miljö

24. Ändringarna som man enats om i ICAO förväntas ha en positiv effekt på miljön eftersom de förändringar som införs förmodas lösa oklarheter och inkonsekvenser, ge förtydliganden, ge en uppdatering till den senaste tekniska utvecklingen och införa tekniskt välgrundade och väldefinierade specifikationer.

Samhälle

25. De olika alternativen förväntas inte ge upphov till någon annan samhällelig påverkan än den indirekta effekten av att luftfartens negativa miljöpåverkan minskar.

Global harmonisering

26. Endast om de ändringar som man enats om i ICAO antas oförändrade så garanteras att gemenskapsregler stämmer överens med den globala uppsättningen av regler som antagits av ICAO.

Övriga luftfartskrav utanför byråns område

27. Det förväntas att ändringarna kommer att antas oförändrade av andra luftfartsmyndigheter i världen.

Sammanfattning och slutlig bedömning

28. Byrån rekommenderar att ändringarna antas med ovanstående som grund och mot bakgrund av det beslut som ICAO fattat efter en omfattande diskussion.

Köln den 1 september 2008

P. GOUDOU
Verkställande direktör