



ADVIES NR. 03/2008

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 1 september 2008

voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

"CAEP/7-implementatie"

I. Algemeen

1. Doel van dit advies is het voorleggen van een voorstel aan de Commissie met het oog op wijziging van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 216/2008 van de Commissie¹ (hierna: "de basisverordening"). De redenen voor deze regelgevende activiteit worden hieronder nader toegelicht.
2. Het advies is opgesteld overeenkomstig het beginsel van de regelgevingsprocedure² zoals vastgesteld door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (hierna: "het Agentschap"), een en ander in overeenstemming met het bepaalde in artikel 19 van de basisverordening.

II. Raadpleging

3. Het ontwerpadvies voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van de basisverordening (Notice of proposed amendment - Kennisgeving van voorgestelde wijzigingen - NPA nr. 2008-02) is op 20 maart 2008 op de website van het Agentschap gepubliceerd.
4. Op de sluitingsdatum (1 mei 2008) had het Agentschap drie opmerkingen van drie nationale luchtvaartautoriteiten ontvangen.
5. Alle ontvangen reacties zijn bevestigd en opgenomen in een commentaardocument (Comment Response Document - CRD) dat op 26 juni 2008 op de website van het Agentschap is gepubliceerd voor een raadplegingsperiode van twee maanden. Het CRD bevat niet alleen een overzicht van alle personen en/of organisaties die op- of aanmerkingen hebben gemaakt, maar ook van de antwoorden die door het Agentschap zijn gegeven. Er is slechts één reactie op het CRD ontvangen. Aangezien deze reactie de inhoud van het CRD ondersteunde, waren er geen wijzigingen noodzakelijk.
6. In alle ontvangen opmerkingen wordt de steun uitgesproken voor het integreren van de ICAO-wijzigingen in de communautaire wetgeving en voor de benodigde aanpassingen van de basisverordening en van certificeringsspecificatie 36 (CS-36), een en ander zoals voorgesteld door het Agentschap.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

7. Dit advies is bedoeld om artikel 6 van de basisverordening te wijzigen teneinde te verwijzen naar de meest recente versie van bijlage 16. De inhoud van deze wijzigingen wordt hieronder nader toegelicht.

Wijziging 9 op bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago

8. Wijziging 9 op de Internationale normen en aanbevolen praktijken, Milieubescherming – Geluid van luchtvaartuigen (bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag inzake de

¹ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79, 19.3.2008, blz. 1).

² Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure). EASA MB 08-2007, 13.06.2007. (Besluit van de raad van beheer met betrekking tot de door het Agentschap toe te passen procedures voor de opstelling van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren (regelgevingsprocedure). EASA-besluit MB 08-2007 van 13.06.2007).

internationale burgerluchtvaart) is op 7 maart 2008 tijdens de vierde bijeenkomst van de 183^e vergadering van de ICAO-raad goedgekeurd. De ICAO-raad heeft besloten dat deze wijziging in werking zal treden met uitzondering van die gedeelten waaraan een meerderheid van de betrokken verdragsluitende landen vóór 20 juli 2008 geen goedkeuring heeft gegeven. De datum van inwerkingtreding van de goedgekeurde gedeelten van wijziging 9 is 20 november 2008. De bij de ICAO aangesloten landen zijn van deze besluiten in kennis gesteld middels *State Letter* AN 1/61.2-08/20 van de ICAO van 28 maart 2008.

9. Het doel van wijziging 9 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago is het verduidelijken van de administratieve en technische aspecten van de programma's en bijbehorende richtsnoeren die dienen om aan te tonen dat er voldaan wordt aan de vereisten voor de geluidscertificering van luchtvaartuigen. In de volgende punten wordt een aantal van de belangrijkste administratieve en technische veranderingen als gevolg van wijziging 9 nader toegelicht.

Veranderingen in formuleringen

10. Middels wijziging 8 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago is de eerder gebruikte term "certificate of airworthiness for the prototype" (luchtwaardigheidscertificaat voor het prototype) in boekdeel I, hoofdstuk 1 (Administratie), vervangen door "Type Certificate" (typecertificaat). De nieuwe formulering sluit beter aan bij het huidige taalgebruik en zorgt voor meer overeenstemming tussen bijlage 16, boekdeel I, en andere ICAO-documenten. Tegen die achtergrond is wijziging 9 bedoeld om eenzelfde aanpassing voor de volledige bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago door te voeren. Daarbij moest er wel op gelet worden dat het originaliteitsconcept dat in het woord "prototype" besloten ligt en dat al in het document wordt gebruikt, ook behouden blijft. Daarom is er via wijziging 9 een kleine aanpassing in punt 1.10 van hoofdstuk 1 aangebracht om de oorspronkelijke betekenis van de geldende voorschriften te herstellen. De wijziging heeft betrekking op de ontwerpstaat en is daardoor in overeenstemming met de geldende formulering die in bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago wordt gebruikt.
11. Eveneens met het oog op een grotere overeenstemming met bijlage 8 bij het Verdrag van Chicago verwijst de formulering in wijziging 9 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago nu naar de datum waarop de aanvraag is ingediend in plaats van naar de datum waarop de aanvraag is ontvangen.

Definities in verband met windsnelheden

12. Tot nu toe waren de definities van de verschillende windsnelheden in bijlage 16, boekdeel I, dubbelzinnig en inconsequent. Een verduidelijking van die definities is met name van belang omdat het overschrijden van bepaalde limieten voor de windsnelheid een veel voorkomende reden is om de zeer dure tests voor de geluidscertificering op te schorten. Verschillen in de technische uitvoering als gevolg van ambiguïteiten en inconsistenties kunnen in beginsel tot grote verschillen leiden in de kosten van de geluidscertificering voor de verschillende aanvragers. Ook zou dit mogelijk verschillen kunnen veroorzaken in de replicerbaarheid en nauwkeurigheid van de resultaten. Op basis van richtsnoeren van de World Meteorological Organization (WMO – Wereld Meteorologische Organisatie) en het advies van deskundigen van de afdeling Meteorologie van de ICAO worden middels wijziging 9 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago voorschriften geïntroduceerd voor een technisch goed onderbouwd en nauwkeurig gedefinieerd specificatiepakket.

Bijwerken van IEC-referenties

13. Bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago bevat verwijzingen naar een aantal normen van de International Electrotechnical Commission (IEC – Internationale Elektrotechnische Commissie) waarin specificaties zijn vastgelegd voor apparatuur die gebruikt wordt bij de geluidscertificering van vliegtuigen. In de loop der jaren zijn die specificaties door de IEC bijgewerkt om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot de elektrotechniek en productie- en meettechnieken. Middels wijziging 9 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago wordt nu verwezen naar de meest recente IEC-normen.

Wijziging 6 van bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago

14. Wijziging 6 op de Internationale normen en aanbevolen praktijken, Milieubescherming – Emissies van motoren van luchtvaartuigen (bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart) is op 7 maart 2008 tijdens de vierde bijeenkomst van de 183^e vergadering van de ICAO-raad goedgekeurd. De ICAO-raad heeft besloten dat deze wijziging in werking zal treden met uitzondering van die gedeelten waaraan een meerderheid van de aangesloten landen vóór 20 juli 2008 geen goedkeuring heeft gegeven. De datum van inwerkingtreding van de goedgekeurde gedeelten van wijziging 6 is 20 november 2008. De aangesloten landen bij de ICAO zijn van deze besluiten in kennis gesteld bij *State Letter* AN 1/62.2-08/21 van de ICAO van 2 april 2008.
15. Wijziging 6 van bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago is bedoeld voor de aanpak van een aantal administratieve en technische kwesties, met name in verband met de modernisering van de programma's en bijbehorende richtsnoeren die dienen om aan te tonen dat voldaan wordt aan de vereisten voor de certificering van motoren. In de volgende punten wordt een aantal van de belangrijkste administratieve en technische veranderingen als gevolg van wijziging 6 nader toegelicht.

Herziening van de huidige correcties voor gasvormige emissies aan de hand van omgevingsreferentiewaarden

16. In het verleden heeft het Comité voor milieubescherming in de luchtvaart (CAEP) op een aantal punten van zorg gewezen met betrekking tot:
- 1) de inconsequente terminologie die in bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago wordt gebruikt in verband met correcties op de referentiewaarden voor motoren en voor atmosferische omstandigheden,
 - 2) de onduidelijkheid van de termen die voor de vochtigheidscorrectie worden gebruikt en
 - 3) het gebruik van verschillende, klaarblijkelijk equivalente termen voor de omschrijving van de stuwkrachtinstelling.

Om deze inconsistenties op te lossen, worden middels wijziging 6, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago de volgende aanpassingen doorgevoerd:

- 1) de wijziging bevat een herziene tekst waarin de geldende correcties op de standaardreferentiemotor en de atmosferische referentieomstandigheden duidelijk zijn gespecificeerd,
- 2) er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de twee verschillende vochtigheidstermen die gebruikt worden, en

- 3) de term "landing and take-off (LTO) operating modes" (operationele modi voor het landen en opstijgen) verwijst voortaan naar de specifieke cycluspunten van de LTO, terwijl de term "thrust setting" (stuwkrachtinstelling) wordt gebruikt om te verwijzen naar niet-specifieke operationele omstandigheden.

Herziening van de huidige specificaties voor brandstofvereisten

17. Uit een evaluatie van de beschikbare brandstof die aan de geldende specificatie voldoet, is gebleken dat de meest gangbare brandstoffen vaak niet voldoen aan een aantal specificatielimiten. Het zodanig wijzigen van de specificatie opdat deze alle beschikbare brandstoffen omvat, zou echter van invloed zijn op de striktheidsnorm. Daarom is het op grond van wijziging 6 van bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago toegestaan om af te wijken van de vereisten betreffende de brandstofsificatie. Die afwijkingen zijn echter wel onderworpen aan de toepassing van overeengekomen correcties. De aanpassingen die middels wijziging 6 worden aangebracht, leiden tot lagere certificeringskosten omdat producenten nu lokaal beschikbare brandstoffen kunnen gebruiken (met inachtneming van de geldende aanvaardbare correcties) om effecten op de testresultaten te elimineren. Zonder deze wijziging zou de CAEP hoogstwaarschijnlijk het verzoek krijgen om de brandstofsificatie op een periodieke basis aan te passen met het oog op de toekomstige variaties in de beschikbaarheid van brandstoffen.

Wijzigingen om het gebruik van ander materiaal mogelijk te maken voor teststeekproeven dan alleen roestvrij staal

18. Voor het nemen van emissiesteekproeven bij moderne gasturbinemotoren is het noodzakelijk uitlaatgassensoren (vorkvormige meetsensoren) te gebruiken die gemaakt zijn van materiaal dat bestand is tegen de thermische en structurele belasting van motoren die met een hoog vermogen functioneren. In bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago worden de specificaties voor de productie van meetsensoren gedefinieerd. Tot nu toe was roestvrij staal het enige materiaal dat aan de specificaties voldeed. Bij recente certificeringstests van een aantal, volgens de meest geavanceerde technologie geproduceerde motoren waarbij meetsensoren van roestvrij staal werden gebruikt zoals gespecificeerd in bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago, deden zich echter problemen voor in de steekproefhardware. Die problemen hebben tot kostbare vertragingen in het testprogramma geleid. Om de betreffende problemen op te lossen, zijn meetsensoren gebruikt van materiaal dat sterker is dan roestvrij staal (nadat de producenten in samenwerking met de autoriteiten hadden aangetoond dat de nauwkeurigheid van de emissiemetingen hierdoor niet in het geding kwam). Middels wijziging 6 van bijlage 16, boekdeel II, bij het Verdrag van Chicago worden derhalve aanpassingen in de tekst doorgevoerd op basis waarvan het producenten toegestaan is om voor emissiemetingen meetsensoren te maken van andere materialen met een adequaat temperatuurvermogen, mits die materialen non-reactief zijn.

Effecten op de regelgeving van het Agentschap

19. In de basisverordening worden door de verwijzing naar bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago essentiële vereisten voor de milieubescherming gedefinieerd. In artikel 6, lid 2, is bepaald dat het toegestaan is om in overeenstemming met de procedure neergelegd in artikel 65, lid 3, van die basisverordening aanpassingen door te voeren wanneer er wijzigingen in bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago worden aangebracht. Middels de relevante aanpassingen dienen de essentiële vereisten voor de milieubescherming weer in overeenstemming gebracht te worden met de bijbehorende ICAO-normen.
20. Hoewel er in wijziging 9 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago, evenals in wijziging 6 van bijlage 16, boekdeel II, geen expliciete aanbevelingen over de striktheid van geluids- en emissienormen worden gedaan, worden – zoals hierboven

is toegelicht - door deze wijzigingen lacunes opgevuld en wordt tevens een bijdrage geleverd aan een gelijke behandeling van alle aanvragers. Aangezien sommige veranderingen van invloed zijn op de formulering van de vereisten zelf, is het noodzakelijk om de verbeteringen van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago om te zetten in communautaire wetgeving. In het onderhavige advies wordt voorgesteld om gezien de goedkeuring van wijziging 9 van bijlage 16, boekdeel I, bij het Verdrag van Chicago en van wijziging 6 van bijlage 16, boekdeel II, over te gaan tot het doorvoeren van de benodigde aanpassingen.

21. Het Agentschap heeft de verwijzing naar de meest recente wijzigingen van bijlage 16, boekdelen I en II, in artikel 6, lid 1, van de basisverordening bestudeerd. De conclusie is dat die verwijzing in de huidige vorm aanleiding zou kunnen zijn voor twijfels over de vraag of uitsluitend de vereisten van de meest recente wijzigingen van toepassing zijn of alle vereisten van de volledige hoofdstukken van bijlage 16. Derhalve is het Agentschap voornemens om een nieuwe tekst voor te stellen voor artikel 6, lid 1, van de basisverordening (zie het aanhangsel: voorgestelde wijziging van de verordening).

IV. Effectbeoordeling van de regelgeving

Veiligheidseffecten

22. Naar verwachting hebben deze maatregelen geen effect op de veiligheid.

Economisch effecten

23. Naar verwachting zijn de economische effecten positief. Door de normen over te nemen zoals die door de ICAO zijn goedgekeurd, zullen Europese producten en luchtvaartuigen die in de Europese Unie zijn geregistreerd, sneller in andere delen van de wereld geaccepteerd worden. De bijbehorende vermindering van de administratieve belasting van de luchtvaartsector als gevolg van een volledige overname van de ICAO-wijzigingen zal naar verwachting een positief economisch effect hebben.

Milieueffecten

24. De door de ICAO goedgekeurde wijzigingen zullen naar verwachting een positief effect op het milieu hebben aangezien er vanuit wordt gegaan dat de voorgestelde wijzigingen ambiguïteiten en inconsistenties elimineren, meer duidelijkheid verschaffen, voor een aanpassing aan de meest recente technische ontwikkelingen zorgen en technisch goed onderbouwde en nauwkeurig gedefinieerde specificaties vastleggen.

Sociale effecten

25. Er worden geen sociale effecten van de maatregelen verwacht, met uitzondering van het indirecte voordeel van minder negatieve effecten van de luchtvaart op het milieu.

Mondiale harmonisatie

26. De enige manier waarop gewaarborgd kan worden dat de communautaire regelgeving in overeenstemming is met de mondiale voorschriften zoals die door de ICAO zijn goedgekeurd, is een ongewijzigde overname van de wijzigingen zoals die in ICAO-verband zijn vastgesteld.

Overige luchtvaartvereisten die buiten het toepassingsgebied van het Agentschap vallen

27. Naar verwachting zullen de wijzigingen wereldwijd ook ongewijzigd door andere luchtvaartautoriteiten worden goedgekeurd.

Samenvatting en eindoordeel

28. Op basis van bovenstaande overwegingen en het door de ICAO goedgekeurde besluit doet het Agentschap na een brede discussie de aanbeveling om de wijzigingen goed te keuren.

Keulen, 1 september 2008

P. GOUDOU
Uitvoerend directeur