

ADVIES nr. 01/2006

**VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE
LUCHTVAART**

voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

EN

voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

voor het uitvoeren van de wijzigingen voortvloeiend uit de Amendementen 8 van Deel I en amendement 5 van Deel II van Bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart gesloten in Chicago op 7 december 1944.

I. Algemeen

1. In zijn zesde vergadering bereikte het Comité Milieubescherming (CAEP/6) van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) overeenstemming over wijzingen in de Internationale Normen en Praktijkregels voor Milieubescherming betreffende vliegtuiglawaai en de uitstoot van vliegtuigmotoren, Bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("Bijlage 16"). Na het doorlopen van het ICAO-systeem werden deze wijzigingen aangenomen als formele wijzigingen van Bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, bekend als het Verdrag van Chicago, en werden ze van kracht op 24 november 2005. De milieueisen in Bijlage 16 omvatten essentiële vereisten voor milieubescherming op basis van Artikel 6.1 van Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad betreffende gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en de oprichting van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart¹ ("de basisverordening"). Iedere wijziging van Bijlage 16 vereist dan ook dat de Gemeenschap besluit of zij haar eigen vereisten dienovereenkomstig wil aanpassen en, indien dit het geval is, de verwijzingen in Artikel 6 aanpast in overeenstemming met de ICAO-ontwikkelingen. Later kan een dergelijke aanpassing leiden tot verdere wijzigingen van de regels van de Commissie voor het uitvoeren van Artikel 6, zoals vereist door paragraaf 3 van dit artikel. Dit is ook het doel van onderhavig advies van het Agentschap.
2. Om de bovengenoemde Europese regelingen actueel te maken en deze in overeenstemming te laten zijn met de meest recente versie van Bijlage 16 zijn twee wijzigingen noodzakelijk, namelijk
 - een wijziging van Artikel 6 van de basisverordening om de verwijzing naar de laatste uitgave actueel te maken; en
 - een wijziging van de Bijlage bij de Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie betreffende uitvoeringsvoorschriften voor de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties² ("Deel 21").
 Dit advies is gericht op deze twee punten.

Als dergelijke wijzigingen worden aangenomen zal het noodzakelijk zijn de regels van het Agentschap op basis van Artikel 14 van de basisverordening aan te passen ten behoeve van de implementatie van de wetgeving van de Gemeenschap. Het betreft:

- de beslissing van de uitvoerend directeur 2003/4/RM betreffende certificeringsspecificaties voor aanvaardbare middelen voor het voldoen aan de eisen betreffende vliegtuiglawaai ("CS-36"); en
- de beslissing van de uitvoerend directeur 2003/1/RM betreffende aanvaardbare middelen en richtsnoeren voor de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken,

¹ PB nr. L 240 / 7.9.2002, blz. 1.

² PB nr. L 243, 27.9.2003, blz. 6.

alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties ("AMC en GM van Deel 21").

Deze aanvullende wijzigingen kunnen niet geïnitieerd worden zolang de in dit advies beschreven amendementen niet zijn doorgevoerd.

3. Dit advies is vastgesteld volgens de door de raad van bestuur van het Agentschap aangegeven procedure³, in overeenstemming met de bepalingen van Artikel 14 van de basisverordening.

II. Raadpleging

4. Het ontwerpadvies voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van de basisverordening, Deel 21 en de daarmee samenhangende ontwerpbeslissingen van de Uitvoerend directeur werden op 14 juli 2005 voor commentaar gepubliceerd op de website van het Agentschap 2005 (www.easa.eu.int).
5. Op de sluitingsdatum, 14 oktober 2005, had het Agentschap 22 opmerkingen ontvangen van nationale overheidslichamen of particuliere bedrijven.
6. Alle commentaren werden bevestigd en opgenomen in het bijgevoegde "Comment Response Document" (CRD). Alle ontvangen opmerkingen ondersteunen de opname van ICAO-amendementen 5 en 8 in de wetgeving van de Gemeenschap, en de daarmee verband houdende wijzigingen van Artikel 6 en Deel 21.
7. Sommige commentatoren waren echter bezorgd over de bedoelingen van het Agentschap met de omzetting van de bepalingen van Amendement 8 met betrekking tot de documentatie over geluidscertificatie die exploitanten aan boord van hun vliegtuigen aanwezig dienen te hebben. Zij hadden verwacht dat de lidstaten de keuze zouden hebben tussen de drie verschillende opties die voor de ICAO acceptabel zijn. Dit lijkt onverenigbaar te zijn met de bepalingen van de basisverordening welke gemeenschappelijke normen verlangt binnen de gehele Gemeenschap. Het zou dan ook niet mogelijk moeten zijn het aan de lidstaten over te laten om een bepaalde optie te kiezen. Een dergelijke keuze moet op het niveau van de Gemeenschap worden gedaan en toegepast worden op alle exploitanten binnen de Gemeenschap, zonder onderscheid.
8. De optie in de NPA van het Agentschap bouwt slechts verder op de inhoud van Deel 21 zoals dit in september 2003 werd aangenomen. Deze verordening vereist van het bevoegde gezag dat dit geluidscertificaten uitgeeft in overeenstemming met EASA-formulier 45. Dit werd indertijd gedaan met een blik op het resultaat van de werkzaamheden van de CAEP, dat reeds welbekend was, en weerspiegelde wat de meerderheidspositie van de Europese leden van deze groep leek te zijn met betrekking tot het beste systeem voor geluidscertificatiedocumentatie. Er waren dan ook geen opmerkingen over dit punt toen het concept van de uitvoeringsvoorschriften in 2003 werd verspreid met het verzoek om opmerkingen. Men zou de overstap naar een ander administratief systeem kunnen

³ De beslissing van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap te volgen procedure voor het geven van adviezen, certificeringsmateriaal en richtsnoeren ("rulemaking procedure") EASA MB/7/03 van 27.6.2003.

overwogen maar aangezien dit een aanzienlijke afwijking zou betekenen van de huidige wetgeving van de Gemeenschap en geen onderdeel vormde van de consultatie op basis van NPA 15-2005 is het noodzakelijk een afzonderlijk proces voor de regelgeving te doorlopen om de voor- en nadelen van een dergelijke wijziging te verduidelijken en om belanghebbenden te verzoeken opmerkingen in te dienen. Het Agentschap is dan ook voornemens een "advanced notice of proposed amendment" (A-NPA) te publiceren met het verzoek commentaar in te zenden en een voorkeur voor een bepaalde optie aan te geven. Als uit deze raadpleging voldoende steun voor een wijziging blijkt, zal het Agentschap op basis daarvan regelgeving ontwikkelen voor het wijzigen van het administratieve systeem voor de uitgifte van geluidsdocumentatie. Om dit te bespoedigen en de vertraging van de implementatie van de CAEP/6-wijzigingen zo gering mogelijk te houden - omdat het noodzakelijk is te voldoen aan de ICAO-normen - worden dit advies en de CRD gelijktijdig gepubliceerd ter afronding van de taak betreffende het ontwikkelen van regelgeving.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

9. Dit advies betreft de wijziging van Artikel 6 van de basisverordening, voor het actualiseren van de verwijzing naar de laatste editie van Bijlage 16 en het maken van de overeenkomstige wijzigingen in Deel 21. De inhoud van deze wijzigingen wordt hieronder besproken.
10. Wijziging 8 van Bijlage 16, Deel I over Vliegtuiglawaai werd aangenomen door de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) tijdens de vijfde vergadering van diens 174ste Sessie op 23 februari 2005. Deze werd van kracht op 24 november 2005. Het beperkt de invloed van de luchtvaart op het milieu verder door strengere maatregelen om vliegtuiglawaai aan de bron te verminderen. Het amendement omvat informatie over de toepasbaarheid, waaronder wijzigingen in de toepasbaarheid voor de hercertificatie van vliegtuigen uit Hoofdstuk 5 volgens de striktere eisen van Hoofdstuk 4. Voorts wordt nadere uitleg gegeven over situaties waarin het niet vereist is aan te tonen dat er wordt voldaan aan de bepalingen betreffende lawaai. Het voorziet ook in een verduidelijking van het beheer van geluidsdocumentatie en voegt een nieuw Aanhangsel G toe met nadere richtlijnen voor de administratie van documentatie voor geluidscertificatie en een nieuw Aanhangsel H met richtlijnen voor het verkrijgen van geluidsinformatie over helikopters voor die gebruikt worden in verband met ruimtelijke ordening.
11. Amendement 5 op Bijlage 16, Deel II met betrekking tot vliegtuigemissies en brandstoflozing werd ook aangenomen door de ICAO-raad tijdens de vijfde vergadering van diens 174ste sessie en werd van kracht op 24 november 2005. Dit beperkt de invloed van de luchtvaart op het milieu verder door strengere maatregelen met betrekking tot de vermindering van de uitstoot door vliegtuigmotoren. Een nieuwe norm voor stikstofoxides (NOx) die 12 procent lager is dan de voorgaande norm is hierin opgenomen.
12. De wijzigingen van Deel 21 hebben als doel het doen vervallen van de verplichting geluidsinformatie op te nemen in het vliegtuighandboek. Dit is om Deel 21 te coördineren met het doen vervallen van deze vereiste uit Bijlage 16,

Deel I. Opgemerkt wordt dat het nog steeds toegestaan is deze informatie op te nemen in het vliegtuighandboek maar aangezien deze informatie ook is opgenomen in het geluidscertificaat dat vanwege Deel 21 een vereiste is voor in de Europese Unie geregistreerde vliegtuigen, zou dit leiden tot ongewenste duplicatie van informatie. Verder is het doel enige redactionele wijzigingen aan te brengen in EASA-formulier 45 om het volledig af te stemmen op het door de ICAO in Bijlage 16 aanbevolen formaat.

IV. Toekomstige wijzigingen in EASA regelgeving

13. Bijlage 16, Deel I, is uitgebreid met een nieuw Aanhangsel G, met richtlijnen voor het beheer van documentatie over geluidscertificatie. Het is de bedoeling deze in te voeren door wijziging van Beslissing nr. 2003/1/RM van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 17 oktober 2003, betreffende aanvaardbare middelen en richtsnoeren voor de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties ("AMC en GM van Deel 21").
14. In samenhang met de wijzigingen van Bijlage 16, Deel I, zijn er ook wijzigingen opgenomen in het ICAO-document "Environmental Technical Manual on the Use of Procedures in the Noise Certification of Aircraft", ICAO Doc 9501 AN/929. Het is de bedoeling deze in te voeren door wijziging van Beslissing nr. 2003/4/RM van de uitvoerend directeur van het Agentschap van 17 oktober 2003, betreffende certificeringsspecificaties om te voorzien in aanvaardbare middelen die voldoen aan de eisen betreffende vliegtuiglawaai ("CS-36").

V. Beoordeling van de gevolgen van de regelgeving

15. Veiligheid

Naar verwachting zullen deze maatregelen niet van invloed zijn op de veiligheid.

16. Economie

Naar verwachting zullen de economische gevolgen positief zijn. Door te voldoen aan de normen van de ICAO, zullen in Europa geregistreerde vliegtuigen gemakkelijker worden geaccepteerd in de verschillende delen van de wereld. De hiermee samenhangende vermindering van de administratieve lasten op de bedrijfstak en verduidelijking van de administratie van geluidsdokumentatie zal naar verwachting een positief economisch effect hebben.

17. Milieu

Naar verwachting zullen de wijzigingen de bepalingen voor de milieubescherming verbeteren en versterken.

18. Sociaal

Naar verwachting zullen de opties geen ander sociaal effect hebben dan het indirecte effect van minder negatieve invloed van de luchtvaart op het milieu.

Keulen, 15 mei 2006

P. GOUDOU