

YTTRANDE nr 01/2006

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

om kommissionens förordning om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

OCH

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

för införande av de ändringar som följer av ändring 8 av volym I och ändring 5 av volym II i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart av den 7 december 1944 (Chicagokonventionen).

I. Allmänt

1. Vid sitt sjätte möte samtyckte Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) kommitté för miljöskydd inom luftfarten (CAEP/6) till ändringar i avsnittet *Standards and Recommended Practices – Environmental Protection on Aircraft Noise and Aircraft Engine Emissions* [Internationella normer och rekommenderad praxis – miljöskydd avseende flygbuller och utsläpp från flygmotorer], bilaga 16 till Chicagokonventionen ("bilaga 16"). Efter behandling inom ICAO-systemet antogs dessa ändringar som officiella ändringar av bilaga 16 till Chicagokonventionen och trädde i kraft den 24 november 2005. Miljökraven i bilaga 16 utgör grundläggande krav på miljöskydd enligt artikel 6.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet ⁽¹⁾ ("grundförordningen"). Varje ändring i bilaga 16 kräver därför att gemenskapen bestämmer sig för om man vill ändra sina egna krav i enlighet med denna och, om så är fallet, revidera referensen i artikel 6 så att den speglar utvecklingen inom ICAO. En sådan ändring kan i slutändan medföra ytterligare ändringar av de tillämpningsregler för artikel 6 som kommissionen antagit, i enlighet med punkt 3 i denna artikel. Detta är avsikten med detta yttrande från EASA.

2. För att uppdatera de ovan nämnda europeiska förordningarna och bringa dem i överensstämmelse med den senaste versionen av bilaga 16 behövs följande två ändringar:

- ändring av artikel 6 i grundförordningen med uppdatering av hänvisningen till den senaste utgåvan, och
- ändring av bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer ⁽²⁾ ("Del-21").

Detta yttrande är inriktat på dessa två punkter.

När sådana ändringar antas krävs också en uppdatering av EASA:s regler i enlighet med artikel 14 i grundförordningen för att underlätta tillämpningen av gemenskapsrätten. Det handlar om följande:

- verkställande direktörens beslut 2003/4/RM om godtagbara sätt att uppfylla certifieringskraven för flygbuller ("CS-36"), och
- verkställande direktörens beslut 2003/1/RM om godtagbara sätt att uppfylla kraven samt vägledning för luftvärdighet och miljöcertifiering av luftfartyg och därmed sammanhängande produkter, delar och utrustningar, liksom certifiering av konstruktions- och produktionsorganisationer ("AMC och GM till Del-21").

Dessa tillkommande ändringar kan inte påbörjas förrän de ändringar som beskrivs i detta yttrande har genomförts.

1 EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.

2 EUT L 243, 27.9.2003, s. 6.

3. Detta yttrande har antagits i enlighet med det förfarande som angetts av EASA:s styrelse⁽³⁾, i enlighet med bestämmelserna i artikel 14 i grundförordningen.

II. Samråd

4. Utkastet till yttrande om en kommissionsförordning om ändring av grundförordningen, Del-21, och det tillhörande utkastet till verkställande direktörens beslut offentliggjordes för synpunkter på EASA:s webbplats (www.easa.eu.int) den 14 juli 2005.
5. Vid slutdatumet för samråd den 14 oktober 2005 hade 22 svar inkommit från nationella myndigheter eller privatägda företag.
6. Alla synpunkter som inkommit har bekräftats och förts in i en förteckning över synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD). Samtliga inkomna kommentarer stöder införlivandet av ICAO:s ändringar 5 och 8 i gemenskapsrätten och de därmed sammanhängande ändringarna av artikel 6 och Del-21.
7. Åtskilliga av de som lämnat kommentarer har framfört sin oro över vissa av EASA:s avsikter angående införlivandet av bestämmelserna i ändring 8 om bullercertifieringsdokumentation som genom operatörernas försorg skall medföras ombord på luftfartyg. De hade förväntat sig att medlemsstaterna skulle få välja mellan de tre alternativ som accepterats av ICAO. Detta förefaller dock oförenligt med bestämmelserna i grundförordningen, som innehåller krav på gemensamma normer för hela gemenskapen. Det skulle därmed inte vara möjligt att låta medlemsstaterna bestämma vilket alternativ de föredrar. Detta val måste göras på gemenskapsnivå och tillämpas på alla operatörer inom gemenskapen utan åtskillnad.
8. Det alternativ som finns i EASA:s NPA är endast baserat på innehållet i Del-21 såsom det antogs i september 2003. Enligt denna förordning skall behörig myndighet utfärda bullercertifikat i enlighet med EASA:s blankett 45. Vid tiden då detta gjordes inväntade man resultatet av arbetet inom ICAO:s kommitté för miljöskydd inom luftfarten, vilket redan var välkänt och återspeglade vad som föreföll vara åsikten hos majoriteten av de europeiska medlemmarna inom denna grupp när det gäller det bästa tillvägagångssättet för dokumentation av bullercertifiering. Det kom faktiskt ingen kommentar till denna punkt när utkastet till tillämpningsföreskrift var på remiss 2003. Man kan överväga att gå över till ett annat administrativt system, men eftersom detta skulle innebära ett betydande avsteg från gemenskapens aktuella lagstiftning, och inte fanns med i det samrådsförfarande som inleddes genom NPA 15-2005, föreligger ett behov av att gå igenom ett särskilt förfarande för utformning av regler i syfte att klarlägga för- och nackdelar med en sådan övergång, och be berörda parter att ge kommentarer. EASA avser därför att utfärda en föransmälan av den föreslagna ändringen

3 Styrelsens beslut rörande förfarandet som skall användas då byrån lämnar ett yttrande och utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar ("förfarande för utfärdande av bestämmelser"), EASA MB/7/03 av den 27 juni 2003.

(A-NPA) med begäran om yttrande i detta ärende och preferenser när det gäller olika alternativ. Om resultatet av samrådet visar tillräckligt stöd för en ändring kommer EASA på grundval av detta att inleda ett förfarande för utfärdande av bestämmelser som syftar till att ändra det administrativa systemet för utfärdande av bullerdokument. För att påskynda detta och minimera dröjsmålet när det gäller genomförandet av CAEP/6-ändringarna, mot bakgrund av att ICAO:s standarder måste uppfyllas, offentliggörs detta yttrande samtidigt med förteckningen över synpunkter och svar för att slutföra det pågående förfarandet för utfärdande av bestämmelser.

III. Innehåll i byråns yttrande

9. Detta yttrande syftar till att ändra artikel 6 i grundförordningen för att uppdatera hänvisningen till den senaste utgåvan av bilaga 16, och att utföra de därmed sammanhängande ändringarna av Del-21. Innehållet i dessa ändringar förklaras nedan.
10. Ändring 8 av bilaga 16, volym I, om flygbuller antogs av ICAO-rådet vid det femte mötet under den 174:e sessionen den 23 februari 2005 och trädde i kraft den 24 november 2005. Den syftar till att ytterligare minska luftfartens påverkan på miljön genom förbättringsåtgärder avsedda att minska flygbullret vid källan. Genom ändringen klargörs tillämpligheten, inklusive ändringar i tillämpligheten för att möjliggöra omcertifiering av kapitel 5-flygplan till de strängare kraven i kapitel 4. Dessutom klarläggs situationer som inte kräver påvisande av att bullerbestämmelserna är uppfyllda. Ändringen syftar också till att klarlägga hanteringen av bullerdokumentation, varvid ett nytt bihang G med ytterligare vägledning för hantering av bullercertifieringsdokument införs och ett nytt bihang H med riktlinjer för hur man tar fram bullerdata för helikoptrar med avseende på planerade landningsplatser.
11. Dessutom antogs ändring 5 av bilaga 16, volym II, om utsläpp från flygmotorer samt bränsletanksventilation av ICAO-rådet vid det femte mötet under den 174:e sessionen och trädde i kraft den 24 november 2005. Den syftar till att ytterligare minska luftfartens påverkan på miljön genom förbättringsåtgärder avsedda att minska utsläppen från flygmotorer. En ny norm för kväveoxider (NO_x) ingår – den ligger 12 procent under den tidigare normen.
12. Ändringarna i Del-21 syftar till att ta bort skyldigheten att inkludera bullerinformation i flyghandboken – detta för att Del-21 ska stämma överens med bilaga 16, volym I, där samma skyldighet tas bort. Observera att det fortfarande är tillåtet att inkludera informationen i flyghandboken, men eftersom informationen också finns i bullercertifikatet, vilket gjordes obligatoriskt i Del-21 för luftfartyg registrerade inom EU, skulle detta leda till onödigt dubblering av informationen. Dessutom är avsikten att göra en del redaktionella ändringar till EASA:s blankett 45 för att den skall stämma överens fullständigt med rekommendationerna i ICAO:s bilaga 16.

IV. Nästkommande ändringar av EASA:s regler

13. Bilaga 16, volym I, utökades med ett nytt bihang G med vägledning för hantering av bullercertifieringsdokument. Avsikten är att införa dessa genom ändring av beslut nr 2003/1/RM av EASA:s direktör av den 17 oktober 2003 om godtagbara sätt att uppfylla kraven samt vägledning för luftvärdighet och miljöcertifiering av luftfartyg och därmed sammanhängande produkter, delar och utrustningar, liksom certifiering av konstruktions- och produktionsorganisationer ("AMC och GM till Del-21").
14. I samband med ändringarna i bilaga 16, volym I, gjordes även ändringar i ICAO:s miljöteknikhandbok om förfaranden för bullercertifiering av luftfartyg (ICAO dok. 9501 AN/929). Avsikten är att införliva dessa ändringar genom ändring av beslut nr 2003/4/RM av EASA:s direktör av den 17 oktober 2003 om godtagbara sätt att uppfylla certifieringskraven för flygbuller ("CS-36").

V. Bedömning av förslagets konsekvenser

15. Flygsäkerhet

Flygsäkerheten förväntas ej påverkas av dessa åtgärder.

16. Ekonomi

Inverkan på ekonomin förväntas bli positiv. Genom att ansluta sig till normer som antagits av ICAO blir luftfartyg som är registrerade inom EU lättare accepterade i olika delar av världen. Den därmed sammanhängande minskningen av den administrativa bördan för branschen samt klarläggandet av hanteringen av bullerdokument förväntas ha en positiv inverkan på ekonomin.

17. Miljö

Ändringarna förväntas förbättra och stärka miljöskyddskraven.

18. Samhälle

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

Köln, den 15 maj 2006

P. GOUDOU