

STELLUNGNAHME Nr. 05/2007

DER EUROPÄISCHEN AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

**zur Möglichkeit der Änderung von Verordnung (EG) Nr. 1702/2003
hinsichtlich der Durchführungsvorschriften für die Erteilung von
Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und
Ausrüstungen**

Lärmschutzzeugnisse

I. Allgemeines

1. Zweck dieser Stellungnahme ist die Klarstellung des Standpunkts der Agentur in Bezug auf die Möglichkeit, das System für die Verwaltung der Unterlagen zur Lärmschutzzertifizierung von Luftfahrzeugen gemäß Teil 21 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission¹ zu ändern.
2. Diese Stellungnahme wurde gemäß dem vom Verwaltungsrat² der Agentur festgelegten Verfahren und im Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002³ angenommen.

HINTERGRUND

3. Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Errichtung des EASA-Systems für Flugsicherheit und Umweltverträglichkeit ist die Gemeinschaft für die Regelung sämtlicher Aspekte der Lärmschutzzertifizierung für Luftfahrzeuge verantwortlich. Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen schreibt vor, dass die EU-Mitgliedstaaten das EASA-Formblatt 45 als Lärmschutzzeugnis verwenden müssen.
4. In den letzten Jahren hat der Ausschuss für Umweltschutz im Luftverkehr der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO (CAEP) Vorschriften und Anleitungsmaterial für Unterlagen zur Lärmschutzzertifizierung zur Änderung von Anhang 16 des Abkommens von Chicago, Band I über Fluglärm erarbeitet. Im Anschluss an diese Arbeiten ist Anhang G zu Anhang 16, Band I, vierte Ausgabe, Änderung 8 am 24. November 2005 in Kraft getreten. Dieser Anhang beinhaltet drei verschiedene Optionen für die Verwaltung von Lärmschutzzeugnissen, die an Bord der Luftfahrzeuge mitgeführt werden müssen, um sich gemäß dem Abkommen von Chicago frei bewegen zu können. Den ICAO-Vertragsstaaten steht es frei, zwischen diesen Optionen zu wählen.
5. Option 1 der ICAO sieht ein einziges Dokument (Lärmschutzzeugnis) vor, das auf einer Seite sämtliche Informationen erfasst.
6. Option 2 der ICAO sieht zwei komplementäre Dokumente vor. Das erste Dokument bescheinigt die Lärmschutzzertifizierung, aber beschränkt sich auf die Kennzeichnung des Luftfahrzeugs und die Erklärung über Einhaltung der Vorschriften. Das zweite Dokument enthält weitere Angaben (etwa zu

¹ Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (Abl. L 243 vom 27.9.2003, S. 6). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 335/2007 der Kommission (Abl. L 88 vom 29.3.2007, S. 40).

² Beschluss des Verwaltungsrats, durch den der Beschluss 7-03 geändert und ersetzt wird, bezüglich des von der Agentur anzuwendenden Verfahrens zur Veröffentlichung von Stellungnahmen, Zulassungsspezifikationen und Leitlinien („Regelsetzungsverfahren“). EASA Beschluss MB 08-2007 vom 13.6.2007.

³ Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 240 vom 7.9.2002, S. 1.). Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 334/2007 der Kommission (ABl. L 88 vom 29.3.2007, S. 39).

Lärmpegeln), normalerweise in der Form einer oder mehrerer genehmigter Seiten des Flughandbuchs (AFM) oder des Flugzeug-Betriebshandbuchs (AOM).

7. Option 3 der ICAO sieht ein System mit drei komplementären Dokumenten vor. Das erste Dokument ist identisch mit dem ersten Dokument unter Option 2 der ICAO. Das zweite Dokument ist ähnlich wie das zweite Dokument unter Option 2 und enthält alle möglichen Lärmkonfigurationen des Luftfahrzeugs. Das dritte Dokument wird gemäß einem geregelten Prozess ausgestellt und gibt anhand eines eindeutigen Identifizierungscodes für die tatsächliche maximale Startmasse (MTOM) Aufschluss über die derzeitige Konfiguration des Luftfahrzeugs.
8. Da die Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission bereits ein System angeordnet hatte, das der Option 1 der ICAO entspricht, wurde diese durch Verordnung (EG) Nr. 335/2007 der Kommission geändert, um das EASA-Formblatt 45 an das Format anzupassen, das von der ICAO im oben erwähnten Anhang G zu Anhang 16, Band I, vierte Ausgabe, Änderung 8 angenommen wurde.

II. Konsultation

9. Im Anschluss an die oben erwähnte Änderung von Anhang 16 der ICAO haben mehrere Beteiligte eine Änderung der Verordnung Nr. 1702/2003 der Kommission gefordert, um die von der ICAO eingeführte Flexibilität bei der Verwaltung der Dokumente zur Lärmschutzzertifizierung in Gemeinschaftsrecht umzusetzen, da die aktuellen Rechtsvorschriften lediglich die Durchführung der oben beschriebenen Option 1 der ICAO gestatten. Die Agentur hat am 23. August 2006 eine Vorabankündigung eines Änderungsvorschlags (A-NPA 13-2006) veröffentlicht, um die Meinungen der Beteiligten über den Bedarf für eine solche Änderung einzuholen und verschiedene Optionen für Lärmschutzdokumente zu untersuchen: die drei Optionen der ICAO sowie drei Varianten dieser Optionen.
10. Bis zum Schlusstermin am 23. November 2006 gingen bei der Agentur 102 Kommentare von 19 nationalen Behörden, Berufsorganisationen und privaten Unternehmen ein. Der Eingang aller Kommentare wurde bestätigt, und sie wurden in ein Kommentarantwortdokument (Comment Response Document, CRD) aufgenommen, das am 30. April 2007 auf der Website der Agentur veröffentlicht wurde. Dieses CRD enthält alle eingegangenen Kommentare sowie die Antworten der Agentur.
11. Vierzehn Kommentatoren haben ihre Präferenz bezüglich der sechs in der A-NPA erörterten Optionen klar zum Ausdruck gebracht. Die Mehrheit (acht der vierzehn), hauptsächlich nationale Luftfahrtbehörden (NAA), aber auch Hersteller und eine Berufsorganisation, hat sich für die Beibehaltung des Systems in seiner aktuellen Form mit der Verwendung des EASA-Formblatts 45 ausgesprochen. Eine bedeutende Anzahl (sechs der vierzehn) hat dafür plädiert, es den Eigentümern oder Betreibern von Luftfahrzeugen zu überlassen, eine der oben beschriebenen Optionen der ICAO zu wählen. Diese Ansicht wurde von Berufsorganisationen, einem Betreiber, einem Hersteller und einer NAA vertreten.
12. Auf der Grundlage der A-NPA und des CRD hat die Agentur am 11. Juni 2007 eine vorläufige Folgenabschätzung (pre-RIA) erstellt, in der sie zu dem Schluss gelangte, dass es das Beste sei, nichts zu unternehmen und es bei Option 1 der ICAO, der das Formblatt 45 bereits entspricht, zu belassen. Die pre-RIA, die im

Anhang dieser Stellungnahme zur Information beigelegt ist, wurde den Beratungsgremien für die Regelsetzung (dem Beratenden Ausschuss für Sicherheitsstandards und dem Beratungsgremium der nationalen Behörden) vorgestellt, um zu begründen, dass kein Regelsetzungsverfahren zur Änderung der Verordnung 1702/2003 eingeleitet wird. Dieser Vorschlag wurde zwar nicht einstimmig unterstützt, aber doch weitgehend akzeptiert.

III. Inhalt der Stellungnahme der Agentur

13. Zweck der Lärmschutzzeugnisse ist der Nachweis, dass das betreffende Luftfahrzeug die Lärmschutzanforderungen gemäß Anhang 16, Band I des Abkommens von Chicago (umgesetzt in Gemeinschaftsrecht durch Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002) erfüllt und somit gemäß diesem Abkommen das Recht hat, sich frei zu bewegen. Die Agentur ist der Ansicht, dass das aktuelle System, das von der Gemeinschaft mit Verordnung 1702/2003 für die Erteilung von Lärmschutzzeugnissen (EASA-Formblatt 45) angenommen wurde, diese Funktion auf angemessene Weise erfüllt.
14. Obgleich das Lärmschutzzeugnis auch technische Informationen etwa zur maximalen Startmasse und zu Geräuschpegel(n) enthält, ist es nicht primär dafür bestimmt, für andere Zwecke als zur Lärmschutzzertifizierung verwendet zu werden. Die Agentur räumt jedoch ein, dass manche Flughafenbehörden die in den Lärmschutzzeugnissen enthaltenen Daten für andere Zwecke benutzen, etwa um Landegebühren zu berechnen oder um Betriebsbeschränkungen aufzuerlegen.
15. Die Agentur erkennt die Notwendigkeit und den Nutzen derartiger Maßnahmen an, um durch Flugverkehr verursachte Umweltbelastungen in der Umgebung von Flughäfen zu verringern. Es ist jedoch fraglich, ob die technischen Informationen der Lärmschutzzeugnisse in welcher Form auch immer ausreichende Daten für diese Zwecke liefern. Um die Ausgewogenheit dieser Maßnahmen sicherzustellen, müssten die Lärmpegel zugrunde gelegt werden, die mit den tatsächlichen Start- und Landebedingungen verbunden sind, wie zum Beispiel die tatsächlichen Start- und Landemassen, Klappenstellungen und die Anwendung spezieller Lärminderungsverfahren. Die Entschließung A36-22 der ICAO erkennt zwar an, dass sich Betriebsbeschränkungen auf die Lärmbelastung stützen sollten, die sich aus dem Zertifizierungsprozess ergibt, aber beschränkt diesen nicht ausschließlich auf die Daten, die im Lärmschutzzeugnis enthalten sind. Aus dem Zertifizierungsprozess können die zusätzlichen Lärmpegel hervorgehen, die zur Erreichung dieses Ziels benötigt werden, mit der erforderlichen Flexibilität, um die tatsächlichen Betriebsbedingungen in vollem Umfang zu berücksichtigen.
16. Ausgehend von den Ergebnissen des CRD und der pre-RIA vertritt die Agentur die Ansicht, dass ein Regelsetzungsverfahren nach dem EASA-System keine angemessene Option ist, um diese Frage anzugehen, und wird keine Schritte in diese Richtung unternehmen. Die Agentur schlägt stattdessen vor, Schritte auf der geeigneten Rechtsgrundlage einzuleiten, um Maßnahmen zu schaffen und einzuführen, die den Bedürfnissen der Betreiber von Luftfahrzeugen und Flughäfen in Bezug auf Informationen im Zusammenhang mit Fluglärm im täglichen Flugbetrieb besser gerecht werden. Sie schlägt außerdem vor, dass die Kommission eine koordinierte Aktion auf internationaler Ebene einleitet, um zu untersuchen, ob die ICAO-Normen ggf. angepasst werden können. In einem solchen Kontext wäre die Agentur bereit, zusätzliche technische Lärmdaten zur Verfügung zu stellen, die

allen Beteiligten helfen würden, einen flexibleren Ansatz anzuwenden, wenn operationelle oder wirtschaftliche Maßnahmen durchgeführt werden, um die durch Flugverkehr verursachten Umweltbelastungen in der Umgebung von Flughäfen zu verringern.

Köln, 18. Dezember 2007

P. GOUDOU
Exekutivdirektor