RICHTLINIE 92/14/EWG DES RATES

vom 2. März 1992

zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Anwendung von Lärmemissionsnormen auf zivile Unterschallstrahlflugzeuge hat einschneidende Folgen für die Luftverkehrsdienste, insbesondere, wenn dadurch die nutzbare Lebensdauer der von Fluggesellschaften betriebenen Flugzeuge begrenzt wird. Die Richtlinie 80/51/EWG (4) setzt Grenzwerte für diese Lärmemissionen fest.

Die Richtlinie 89/629/EWG (5) beschränkt die Aufnahme von Flugzeugen in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten, wenn sie nur die Lärmgrenzwerte gemäß Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), einhalten können. Nach jener Richtlinie ist diese Aufnahmebeschränkung lediglich als erster Schritt anzusehen.

Im Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz (6) wird die Bedeutung des Problems der Lärmbelästigung hervorgehoben und insbesondere festgestellt, daß Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms notwendig sind.

Angesichts der zunehmenden Überlastung der Flughäfen in der Gemeinschaft muß gewährleistet sein, daß die bestehenden Einrichtungen optimal genutzt werden; dies ist nur bei Einsatz umweltverträglicher Flugzeuge möglich.

Die von der Gemeinschaft in Verbindung mit anderen internationalen Gremien durchgeführten Arbeiten haben ergeben, daß im Sinne eines wirksamen Umweltschutzes allen Bestimmungen über die Nichtaufnahme in die Luftfahrzeugrollen Maßnahmen zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen, die den Grenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen, folgen müssen.

Gemeinsame Regeln zur Erreichung dieses Ziels sollten nach einem sinnvollen Zeitplan eingeführt werden, um zu gewährleisten, daß über die bestehenden Regelungen hinaus gemeinschaftsweit ein harmonisiertes Konzept eingeführt wird. Angesichts der jüngsten Bestrebungen, die Vorschriften für den europäischen Luftverkehr schrittweise zu liberalisieren, ist dies besonders wichtig.

Der Fluglärm sollte unter Berücksichtigung der Umweltfaktoren, der technischen Durchführbarkeit und der wirtschaftlichen Folgen weiter reduziert werden.

Es empfiehlt sich, den Betrieb der in die Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten eingetragenen zivilen Unterschallstrahlflugzeuge auf diejenigen zu beschränken, die den Normen in Kapitel 3 des Anhangs 16 entsprechen. Ein abgestufter Zeitplan für die Löschung der Flugzeuge, die den Normen des Kapitels 3 nicht entsprechen, in den Luftfahrzeugrollen der Mitgliedstaaten wäre sowohl für die Fluggesellschaften als auch für die Hersteller von Vorteil.

Die Probleme der Entwicklungsländer sollten dabei in besonderer Weise berücksichtigt werden.

In Anbetracht möglicher technischer oder wirtschaftlicher Schwierigkeiten erscheint es ratsam, begrenzte Ausnahmen zuzulassen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Diese Richtlinie bezweckt, den Betrieb der in Artikel 2 beschriebenen zivilen Unterschallstrahlflugzeuge einzuschränken.

(1) ABl. Nr. C 111 vom 26. 4. 1991, S. 5.
(2) ABl. Nr. C 13 vom 20. 1. 1992.
(3) ABl. Nr. C 339 vom 31. 12. 1991, S. 89.
(4) ABl. Nr. L 18 vom 24. 1. 1980, S. 26. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 83/206/EWG (ABl. Nr. L 117 vom 4. 5. 1983, S. 15).
(5) ABl. Nr. L 363 vom 13. 12. 1989, S. 27
(6) ABl. Nr. C 328 vom 7. 12. 1987, S. 1.

(2) Diese Richtlinie gilt für Flugzeuge, deren maximale Startmasse größer oder gleich 34 000 kg ist oder deren Baureihe mit einer maximalen Sitzkonfiguration von mehr als 19 Passagiersitzen zugelassen ist, wobei Sitze für die Besatzung nicht eingerechnet werden.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß ab 1. April 1995 zivile Unterschallstrahlflugzeuge, die mit Motoren mit einem Mantelstromverhältnis von kleiner als 2 ausgerüstet sind, die Flughäfen auf ihrem Hoheitsgebiet nicht anfliegen dürfen, sofern sie nicht eine Lärmzulassung besitzen, die

a) den Normen in Teil II Kapitel 3 Band 2 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), entspricht oder

b) den Normen in Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zu diesem Abkommen entspricht, vorausgesetzt, daß die Erstausstellung des individuellen Lufttüchtigkeitszeugnisses weniger als 25 Jahre zurückliegt.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß ab 1. April 2002 alle zivilen Unterschallstrahlflugzeuge, die auf Flughäfen ihres Hoheitsgebiets eingesetzt werden, den Bestimmungen in Absatz 1 Buchstabe a) entsprechen.

(3) Das Hoheitsgebiet nach den Absätzen 1 und 2 umfaßt nicht die in Artikel 227 Absatz 2 des Vertrages genannten überseeischen Departements.

Artikel 3

Die im Anhang aufgeführten Flugzeuge sind von Artikel 2 Buchstaben a) und b) ausgenommen, sofern

a) für diese zivilen Unterschallstrahlflugzeuge, die Flughäfen der Gemeinschaft in einem gemeinsam mit den betroffenen Staaten festgelegten Bezugszeitraum von zwölf Monaten zwischen 1986 und 1990 anflogen, Lärmzulassungen nach den Normen in Teil II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), erteilt wurden und

b) diese Flugzeuge während des Bezugsjahres in den im Anhang aufgeführten Entwicklungsländern registriert waren und weiterhin von dort niedergelassenen natürlichen oder juristischen Personen betrieben werden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten können die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) festgelegte Frist von 25 Jahren um insgesamt höchstens drei Jahre verlängern, wenn die Fluggesellschaft hinsichtlich des betreffenden Flugzeugs nachweist, daß andernfalls ihre Geschäftstätigkeit in unzumutbarer Weise nachteilig beeinflußt würde.

Artikel 5

(1) Die Mitgliedstaaten gewähren eine Freistellung von Artikel 2 Absatz 1 für Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen, jedoch normgerecht umgerüstet werden können, sofern

a) geeignete Bausätze zur Umrüstung des betreffenden Flugzeugtyps vorhanden und verfügbar sind;

b) die so umgerüsteten Flugzeuge die Lärmgrenzwerte in Kapitel 3 des Anhangs 16 einhalten können, die entsprechend den von den Mitgliedstaaten gebilligten technischen Grenzwerten und Verfahren festgelegt werden, solange keine gemeinsamen Grenzwerte und Verfahren auf Gemeinschaftsebene festgelegt sind;

c) die Fluggesellschaft die Bausätze vor dem 1. April 1994 in Auftrag gegeben hat;

d) die Fluggesellschaft den frühestmöglichen Liefertermin für diese Umrüstung akzeptiert hat.

(2) Für Flugzeuge von historischem Interesse können die Mitgliedstaaten Freistellungen von den Bestimmungen des Artikels 2 gewähren.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten können für ein in Auftrag gegebenes Ersatzflugzeug Freistellungen von Artikel 2 Absatz 1 gewähren, wenn der Auftrag vor dem 1. April 1994 erteilt wurde, das Ersatzflugzeug den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 entspricht und die Fluggesellschaft den frühestmöglichen Liefertermin akzeptiert hat.

Artikel 7

Außer bei Zustimmung der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats kann von den Fluggesellschaften aufgrund von Artikel 2 Absatz 1 nicht verlangt werden, daß sie die Flugzeuge, die den Lärmgrenzwerten in Kapitel 3 des Anhangs 16 nicht entsprechen, jährlich um eine Kapazität verringern, die mehr als 10. v. H. ihrer gesamten Flotte ziviler Unterschallstrahlflugzeuge ausmacht.

Artikel 8

In Einzelfällen können die Mitgliedstaaten den vorübergehenden Einsatz von Flugzeugen, die aufgrund der übrigen Bestimmungen dieser Richtlinie nicht betrieben werden dürfen, auf Flughäfen ihres Hoheitsgebiets gestatten. Diese Ausnahme beschränkt sich auf

a) Flugzeuge, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, so daß die Versagung einer befristeten Freistellung nicht vertretbar wäre;

b) Flugzeuge, die Flüge zu Umrüstungs-, Reparatur- oder Wartungszwecken durchführen und daher keine Einnahmen erzielen.

Artikel 9

(1) Ein Mitgliedstaat, der Freistellungen nach den Artikeln 4 bis 7 gewährt, unterrichtet die zuständigen Behörden der übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission über Inhalt und Gründe seiner Entscheidung.

(2) Die Mitgliedstaaten erkennen die von einem anderen Mitgliedstaat gewährten Freistellungen für Flugzeuge an, die in dessen Luftfahrzeugrollen eingetragen sind.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie vor dem 1. Juli 1992 nachzukommen.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Unterabsatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 2. März 1992.

Im Namen des Rates

Der Präsident

João PINHEIRO

ANHANG

LISTE AUSNAHMEBERECHTIGTER FLUGZEUGE NACH ARTIKEL 3

ALGERIEN

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-727-2D6	7T-VEH	AIR ALGERIE
B-727-2D6	7T-VEI	AIR ALGERIE
B-727-2D6	7T-VEM	AIR ALGERIE
B-727-2D6	7T-VEP	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEE	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEG	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEJ	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEK	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEL	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEN	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VED	AIR ALGERIE
B-737-2D6	7T-VEQ	AIR ALGERIE

BURKINA FASO

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-336C	XT-ABX	NAGANGANNI

CHILE

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-331C	CC-CUE	FAST AIR CARRIER SF

DOMINIKANISCHE REPUBLIK

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-399C	HI-442CT	DOMINICANA DE AVIACIÓN

ÄGYPTEN

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-328C	SU-DAA	ZAS AIRLINE
B-707-336C	SU-DAC	ZAS AIRLINE
B-737-266	SU-BBX	EGYPT AIR
B-737-266	SU-AYL	EGYPT AIR
B-737-266	SU-AYK	EGYPT AIR
B-737-266	SU-AYI	EGYPT AIR
B-737-266	SU-BBW	EGYPT AIR
B-737-266	SU-AYO	EGYPT AIR

GHANA

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
F-28-2000	9G-ABZ	GHANA AIRWAYS CORPORATION

KENIA

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
DC 8-63	5Y-ZEB	AFRICAN SAFARI AIRWAYS Ltd

LIBYEN

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B 727-2L5	5A-DIC	LIBYAN ARAB AIRLINES
B 727-2L5	5A-DIB	LIBYAN ARAB AIRLINES
B 727-2L5	5A-DIA	LIBYAN ARAB AIRLINES
B 727-2L5	5A-DID	LIBYAN ARAB AIRLINES
B 727-2L5	5A-DIE	LIBYAN ARAB AIRLINES

MAURETANIEN

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
F 28-4000	5T-CLF	AIR MAURITANIE
F 28-4000	5T-CLG	AIR MAURITANIE

MAROKKO

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B 727-2B6	CN-RMO	ROYAL AIR MAROC
B 727-2B6	CN-CCF	ROYAL AIR MAROC
B 727-2B6	CN-CCG	ROYAL AIR MAROC
B 727-2B6	CN-CCH	ROYAL AIR MAROC
B 727-2B6	CN-CCW	ROYAL AIR MAROC
B 737-2B6	CN-RMI	ROYAL AIR MAROC
B 737-2B6	CN-RMJ	ROYAL AIR MAROC
B 737-2B6	CN-RMK	ROYAL AIR MAROC
B 707-351C	CN-RMB	ROYAL AIR MAROC
B 707-351C	CN-RMC	ROYAL AIR MAROC

NIGERIA

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B 707-351C	5N-ASY	EAS CARGO AIRLINES
B 707-338C	5N-ARQ	DAS AIR CARGO
B 707-3F9C	5N-ABK	NIGERIA AIRWAYS Ltd

RUANDA

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B 707-328C	9XR-JA	AIR RWANDA

SUDAN

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B 707-338C	ST-ALP	TRANS ARABIAN AIR TRANSPORT

PARAGUAY

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
DC-8-63	ZP-CCH	LÍNEAS AÉREAS PARAGUAYAS (AIR PARAGUAY)

URUGUAY

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-387B	CX-BNU	PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

SWASILAND

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
DC-8F-54	3D-ADV	AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS (PTY) Ltd

TUNESIEN

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-727-2H3	TS-JHT	TUNIS AIR

ZAIRE

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-329C	90-CBS	SCIBE AIRLIFT

SIMBABWE

Flugzeug		Fluggesellschaft
Typ	Registriernummer	
B-707-330B B-707-330B	Z-WKU Z-WKV	AIR ZIMBABWE AFRICAN AIRLINES INTERNATIONAL