392L0014

23.3.92 EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING Nr L 76/21

RÅDETS DIREKTIV 92/14/EEG

av den 2 mars 1992

om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europaparlamentets yttrande (2),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (3), och

med beaktande av följande:

Tillämpningen av bulleremissionsnormer på civila jetmotordrivna underljudsflygplan har betydande följder för utbudet av lufttransporttjänster, särskilt i den mån dessa normer påverkar brukstiden hos flygplan som ingår i lufttrafikföretagens flygplansflottor. Gränsvärden för emission av buller av sådant slag har fastställts i rådets direktiv 80/51/EEG (4).

Genom rådets direktiv 89/629/EEG (5) begränsas möjligheterna till nyregistrering i medlemsstaternas civila luftfartsregister av flygplan som endast uppfyller de normer som anges i volym 1, del II, kapitel 2, i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, andra upplagan (1988). I direktivet anges att dessa begränsningar avseende nyregistrering endast är ett första steg.

Av Europeiska gemenskapernas åtgärdsprogram för miljön (6) framgår tydligt bullerproblemets betydelse och, i synnerhet, behovet av att vidta åtgärder mot buller som orsakas av flygtrafik.

På grund av problemet med den tilltagande överbelastningen av flygplatserna inom gemenskapen är det av avgörande betydelse att säkerställa att de befintliga resurserna utnyttjas på bästa sätt. Detta är endast möjligt om miljömässigt godtagbara flygplan används.

Det arbete som gemenskapen har utfört i samarbete med andra internationella organisationer visar att bestämmelser om begränsning av nyregistrering av flygplan som inte motsvarar normerna i kapitel 3 i bilaga 16 endast kan ge positiva miljöeffekter om de följs av åtgärder som syftar till att begränsa utnyttjandet av befintliga sådana flygplan.

Gemensamma regler i detta syfte bör införas med en tidsplan som tillåter ett harmoniserat tillvägagångssätt inom hela gemenskapen då de befintliga reglerna ersätts. Detta är särskilt viktigt med tanke på den utveckling mot en liberalisering av flygtrafiken i Europa som nyligen inletts.

Buller från flygplan bör minskas ytterligare under hänsynstagande till miljöfaktorer, tekniska möjligheter och ekonomiska konsekvenser.

Det är lämpligt att begränsa utnyttjandet av civila jetmotordrivna underljudsflygplan som är registrerade i medlemsstaterna till sådana som motsvarar normerna i kapitel 3 i bilaga 16. En tidsplan som innebär att tillbakadragandet av flygplan som inte motsvarar normerna i kapitel 3 sker gradvis skulle vara till fördel för såväl lufttrafikföretag som flygplanstillverkare.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas utvecklingsländernas problem.

Det förefaller rimligt att bevilja begränsade undantag vid tekniska eller ekonomiska svårigheter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Syftet med detta direktiv är att begränsa användningen av sådana civila jetmotordrivna underljudsflygplan som definieras i artikel 2.

(1) EGT nr C 111, 26.4.1991, s. 5.
(2) EGT nr C 13, 20.1.1992.
(3) EGT nr C 339, 31.12.1991, s. 89.
(4) EGT nr L 18, 24.1.1990, s. 26. Detta direktiv är ändrat genom direktiv 83/206/EEG (EGT nr L 117, 4.5.1983, s. 15).
(5) EGT nr L 363, 13.12.1989, s. 27.
(6) EGT nr C 328, 7.12.1987, s. 1.

2. Detta direktiv skall tillämpas på flygplan med en högsta godkänd startmassa på 34 000 kg eller mer med en godkänd passagerarkapacitet för flygplanstypen på fler än nitton platser, exklusive platser som endast är avsedda för personalen.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna skall säkerställa att civila jetmotordrivna underljudsflygplan, vilkas motorer har ett genomströmningsförhållande som är mindre än två, från och med den 1 april 1995 inte tillåts trafikera flygplatser inom deras territorium, såvida de inte beviljats miljövärdighetsbevis avseende buller enligt antingen

a) normerna i volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen angående internationell luftfart, andra upplagan (1988), eller

b) normerna i volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till nämnda konvention, förutsatt att det första flygvärdighetsbeviset för det enskilda planet utfärdades mindre än 25 år tidigare.

2. Medlemsstaterna skall säkerställa att från och med den 1 april 2002 samtliga civila jetmotordrivna underljudsflygplan som trafikerar flygplatser inom deras territorier uppfyller bestämmelserna i punkt 1 a.

3. Begreppet *territorium* i punkt 1 och 2 omfattar inte de utomeuropeiska departement som avses i fördragets artikel 227.2.

Artikel 3

De flygplanstyper som upptas i bilagan skall undantas från bestämmelserna i artikel 2.1 a och 2.1 b, förutsatt att

a) de civila jetmotordrivna underljudsflygplan, som beviljats bevis om överensstämmelse med normerna i volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen angående internationell civil luftfart, andra upplagan (1988), tidigare har trafikerat flygplatser inom gemenskapen under en referensperiod av tolv månader mellan 1986 och 1990, som fastställts i samarbete med de berörda staterna, samt att

b) dessa flygplan var registrerade i de utvecklingsländer som anges i bilagan under referensåret och att de fortfarande används i trafik av fysiska eller juridiska personer som är etablerade i dessa länder.

Artikel 4

Medlemsstaterna får bevilja undantag från den 25-årsperiod som avses i artikel 2.1 b för sammanlagt högst tre år om ett lufttrafikföretag kan visa att dess fortsatta verksamhet skulle skadas i orimlig omfattning om flygplanen i fråga inte fick användas.

Artikel 5

1. Medlemsstaterna skall från bestämmelserna i artikel 2.1 undanta sådana flygplan som visserligen inte uppfyller normerna i kapitel 3 i bilaga 16, men som kan utrustas så att de uppfyller dessa normer, förutsatt att

a) lämplig ombyggnadsutrustning finns tillgänglig för den flygplanstyp det gäller,

b) flygplan med sådan utrustning uppfyller normerna i kapitel 3 i bilaga 16 i överensstämmelse med de tekniska standarder och metoder som medlemsstaterna har godkänt, fram till dess att gemensamma standarder och metoder har fastställts på gemenskapsnivå,

c) lufttrafikföretaget före den 1 april 1994 har beställt utrustningen,

d) lufttrafikföretaget har godkänt tidigaste leveransdatum för ombyggnaden.

2. Medlemsstaterna får bevilja undantag från artikel 2 för flygplan av historiskt intresse.

Artikel 6

Medlemsstaterna får bevilja undantag från bestämmelserna i artikel 2.1 för enskilda flygplan om lufttrafikföretaget före den 1 april 1994 för flygplanet i fråga har beställt ett ersättningsflygplan som uppfyller normerna i kapitel 3 i bilaga 16, varvid principen ett undantag för varje beställt flygplan skall iakttas och det skall krävas att företaget har godkänt tidigast möjliga leveransdatum.

Artikel 7

Under förutsättning att behörig myndighet i medlemsstaten godkänner detta, får kraven på lufttrafikföretag, enligt artikel 2.1, att avföra flygplan som inte motsvarar normerna i kapitel 3 i bilaga 16 från registret inskränkas till en årlig avvecklingstakt på högst 10 % av deras sammanlagda civila underljudsflotta.

Artikel 8

I enskilda fall får medlemsstaterna tillåta tillfällig användning på flygplatser som ligger inom deras territorium av flygplan som enligt de övriga bestämmelserna i detta direktiv inte får användas. Dessa undantag skall begränsas till

a) flygplan som utnyttjas för en så exceptionell användning att det vore oskäligt att inte bevilja ett tillfälligt undantag,

b) flygplan som används för icke-vinstgivande uppdrag i ombyggnads-, reparations- eller underhållssyfte.

Artikel 9

1. Varje medlemsstat som beviljar undantag enligt artikel 4–7 skall underrätta de behöriga myndigheterna i övriga medlemsstater och kommissionen om detta och ange skälen till sitt beslut.

2. Varje medlemsstat skall erkänna undantag som beviljats av någon annan medlemsstat för flygplan som är registrerade i denna andra medlemsstat.

Artikel 10

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli 1992 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv.

När medlemsstaterna antar sådana bestämmelser skall dessa innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 11

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 2 mars 1992.

På rådets vägnar

João PINHEIRO

Ordförande

BILAGA

FÖRTECKNING ÖVER FLYGPLANSTYPER SOM KAN BEVILJAS UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 3

ALGERIET

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-727-2D6	7T-VEH	AIR ALGÉRIE
B-727-2D6	7T-VEI	AIR ALGÉRIE
B-727-2D6	7T-VEM	AIR ALGÉRIE
B-727-2D6	7T-VEP	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEE	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEG	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEJ	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEK	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEL	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEN	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VED	AIR ALGÉRIE
B-737-2D6	7T-VEQ	AIR ALGÉRIE

BURKINA FASO

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-336C	XT-ABX	NAGANGANNI

CHILE

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-331C	CC-CUE	FAST AIR CARRIER SF

DOMINIKANSKA REPUBLIKEN

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-339C	HI-422CT	DOMINICANA DE AVIACIÓN

EGYPTEN

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
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

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
F-28-2000	9G-ABZ	GHANA AIRWAYS CORPORATION

KENYA

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
DC-8-63	5Y-ZEB	AFRICAN SAFARI AIRWAYS Ltd

LIBYEN

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
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

MAURITANIEN

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
F-28-4000	5T-CLF	AIR MAURITANIE
F-28-4000	5T-CLG	AIR MAURITANIE

MAROKKO

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
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

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
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

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-328C	9XR-JA	AIR RWANDA

SUDAN

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-338C	ST-ALP	TRANS ARABIAN AIR TRANSPORT

PARAGUAY

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
DC-8-63	ZP-CCH	LÍNEAS AÉREAS PARAGUAYAS (AIR PARAGUAY)

URUGUAY

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-387B	CX-BNU	PRIMERAS LÍNEAS URUGUAYAS DE NAVEGACIÓN AÉREA (PLUNA)

SWAZILAND

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
DC-8F-54	3D-ADV	AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS (PTY) Ltd

TUNISIEN

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-727-2H3	TS-JHT	TUNIS AIR

ZAÏRE

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-329C	90-CBS	SCIBE AIRLIFT

ZIMBABWE

Flygplan		Lufttrafikföretag
Typ	Registrering	
B-707-330B B-707-330B	Z-WKU Z-WKV	AIR ZIMBABWE AFRICAN AIRLINES INTERNATIONAL