

СТАНОВИЩЕ № 01/2007

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ,

относно определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателната годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации за по-нататъшната експлоатация на някои въздухоплавателни средства, регистрирани в държавите-членки

I. Обща част

1. Целта на настоящото становище е да предложи на комисията да промени член 2 на Регламент на Комисията (ЕО) No 1702/2003¹, с цел да се осигури по-нататъшната експлоатация на някои въздухоплавателни средства, конструирани в бившия Съветски съюз и понастоящем регистрирани в държави-членки. Както е обяснено по-долу, за много от тези въздухоплавателни средства Агенцията не успя да определи одобрена конструкция (Типов сертификат или Специална спецификация за летателна годност), което е необходимо за издаването на сертификати за летателна годност при условията, посочени в този регламент. За да се избегне забрана за извършване на полети на тези въздухоплавателни средства в края на преходния период за това определяне, посочен от законодателя (28 март 2007 г.), е необходимо да се вземат спешни мерки за временно решение.
2. Становището бе прието следвайки процедурата, определена от Управителния съвет² на Агенцията, в съответствие с разпоредбите на член 14 на Регламент (ЕО) No 1592/2002³.

II. Консултации

3. Проектостановището за Регламент на Комисията, изменящ Регламент на Комисията (ЕО) No 1702/2003, (Съобщение за предложено изменение СПИ 17-2006) бе публикувано в уебсайта на Агенцията на 14 ноември 2006 г. при съкратен период на консултации, отчитайки спешността на проблема.
4. До изтичане на крайния срок на 25 декември 2006 г. Агенцията получи 107 коментара от национални администрации, професионални организации и частни компании.
5. Бе потвърдено получаването на всички коментари и те бяха включени в Документ "Отговор на коментарите" (ДОК), който бе публикуван в уебсайта на Агенцията на 18 януари 2007 г. Този ДОК съдържа списък на всички лица и/или организации, които изпратиха коментари, както и отговорите на Агенцията.

¹ Регламент на Комисията (ЕО) No 1702/2003 от 24 септември 2003 г., относно определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателната годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003, стр. 6). Последно изменение на Регламента чрез Регламент на Комисията (ЕО) No 706/2006 от 8 май 2006 г. (ОВ L 122, 9.5.2006, стр. 16).

² Решение на Управителния съвет относно процедурата, която следва да бъде прилагана от Агенцията за публикуване на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали. ЕААБ МВ/7/03 от 27.06.2003 г. („Процедура за определяне на правилата”).

³ Регламент (ЕО) No 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ОВ L 240, 7.09.2002, стр. 1)л Последно изменение на регламента чрез Регламент на Комисията (ЕО) 1701/2003 от 24 септември 2003 (ОВ L 243, 27.9.2003, стр. 5).

6. Повечето получените коментари подкрепят предвидените мерки, описани по-долу. В някои коментари, макар че признават необходимостта от решение на случая с вече регистрираните въздухоплавателни средства, се настоява мярката да не се използва за по-нататъшното увеличаване на броя на въздухоплавателните средства, които не отговарят напълно на сегашния режим за летателна годност, установен от законодателството на ЕС. В някои коментари дори се изисква въздухоплавателните средства, които ще се възползват от мярката, да не могат да разширяват своята дейност извън онова, което изпълняват в момента, и по-специално на територията на други държави-членки. За разлика от това изискване в някои други коментари се настоява въздухоплавателните средства, които са обект на мярката, да не бъдат дискриминирани от други държави-членки и да им се разреши да разширяват пазарните си възможности. Същите заинтересовани страни биха искали също така да се въведе повече гъвкавост в мярката, така че въздухоплавателните средства, които вече действат в Общността или са купени от граждани на Общността да могат да се възползват от мярката. В някои от коментарите се изразява предпочитание мярката да се прилага и спрямо всички въздухоплавателни средства, чиито типове вече са приети от държава-членка.

III. Същност на становището на Агенцията

7. Целта на настоящото становище е да се промени член 2 на Регламент (ЕО) на Комисията No 1702/2003⁴ (Регламента на Комисията), с цел да се осигури по-нататъшната експлоатация на някои въздухоплавателни средства, конструирани в бившия Съветски съюз и понастоящем регистрирани в държави-членки. Както бе обяснено в подробности в направената по-горе препратка към СПИ, от Агенцията се изискваше да определи одобрения проект (типов сертификат или Специална спецификация за летателна годност), необходима за издаване на сертификат за летателна годност на определен брой въздухоплавателни средства, регистрирани в държавите-членки към момента на влизане в сила на Регламента на Комисията, които до този момент не са сертифицирани въз основа на кодовете, известни към този момент в Общността⁵. Това трябваше да бъде направено преди 28 март 2007 г. За съжаление това определяне не може да бъде направено поради липса на подкрепа от страна на проектантите на тези продукти⁶. Поради това сега, когато датата за интегриране на тези въздухоплавателни средства приближава, много малка част от тях имат шанса да бъдат обхванати

⁴ Регламент на Комисията (ЕО) No 1702/2003 от 24 септември 2003г., относно определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателната годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003, стр. 6). Последно изменение на регламента чрез Регламент на Комисията (ЕО) No 706*2006 от 8 май 2006 г. (ОВ L 122, 9.5.2006, стр. 16).

⁵ С цел опростяване на изложението, тези кодове се дефинират като кодовете, посочени в Регламент на Съвета (ЕИО) от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в сферата на гражданската авиация.

⁶ Според действащата правна рамка на Общността, Агенцията може да сертифицира тип въздухоплавателно средство само ако проектантът подаде молба за това.

своевременно от одобрен от ЕААБ проект, а на много от тях ще бъдат отнети летателните права, ако не бъдат предприети спешни мерки за намиране на незабавно решение, което да позволи по-нататъшната им експлоатация. Затова Комисията свика специално заседание на ЕААБ на 19 юли, на което бе договорено да се анализира обхватът на проблема и да се проучат възможните варианти за избягване на забраната за полети на въздухоплавателни средства единствено заради промяна в регулаторната рамка.

8. Проучването, извършено от Агенцията показва, че известен брой въздухоплавателни средства със съветска конструкция, регистрирани в държавите-членки са изключени от обхвата на компетентността на Общността, тъй като те отговарят на условията в Приложение II на Основния регламент. Затова тези въздухоплавателни средства са изцяло под отговорността на държавите по регистрацията, които действат, в съответствие с Приложение 8 на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), в сътрудничество с упълномощените представители на държавите по проект. Ако на тези въздухоплавателни средства продължават да се издават сертификати за летателна годност по ИКАО, те ще могат да се възползват от свободата на движение, дадена им от Чикагската конвенция. Ако тези въздухоплавателни средства са самолети, използвани за търговски въздушен транспорт, на 16 юли 2008 г. те ще станат обект на разпоредбите на променения Регламент на Съвета (ЕИО) 3922/91⁷. Тези разпоредби могат да повлияят отрицателно на по-нататъшната им експлоатация, тъй като те няма да притежават сертификат за летателна годност, ако междуременно тези разпоредби не бъдат преразгледани.
9. Близо 300 въздухоплавателни средства⁸ съветска конструкция (виж списъка, приложен с информационна цел) са изцяло обект на Регламента на Комисията и трябва да притежават сертификат за летателна годност издаден в съответствие с приложението към него – т. нар. Част 21 – за да могат да продължат да се възползват от свободата на движение в Общността. Забраната за полети на тези въздухоплавателни средства, и специално на онези, които са ангажирани в търговски дейности, би имало сериозно икономическо отражение върху техните собственици и оператори, както и върху значителна част от икономиката на държавите-членки, където тези въздухоплавателни средства са регистрирани. Много от заинтересованите страни смятат, че това е несправедливо, тъй като засегнатите лица не носят пряка отговорност при така създамата се ситуация и освен това не съществува оправдание от гледна точка на неотложни мерки за сигурност, което би оправдало такъв радикален акт. Целта на сегашният вариант, следователно е да се предложи приемлив начин, по който да се разреши по-нататъшната им експлоатация до

⁷ Регламент (ЕИО) No 1900/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006, изменящ Регламент на Съвета (ЕИО) No 3922/91 за хармонизиране на техническите изисквания и административните процедури в сферата на гражданската авиация (ОВ от 27.12.2006).

⁸ 45 големи самолета, използвани в търговски операции (главно Антонов 24, 26, 28, 72 и 74), 190 тежки вертолета (Камов) и 80 самолета с общо предназначение (главно Сухой 26/31 и Як 18/55).

момента, в който Агенцията може да определи за тях подходящ проект, одобрена от ЕААБ. Това, разбира се, изисква подкрепа и от страна на проектантските организации и на упълномощените представители на държавата по проект; ако не бъде получена тази подкрепа, някои от тези въздухоплавателни средства няма да имат право да бъдат експлоатирани повече на територията на Общността, но на техните собственици и оператори ще бъде дадено време да се адаптират и да предприемат необходимите мерки.

10. Вече е твърде късно и твърде несигурно да се предвиди цялостен законодателен процес за промяна на преходните разпоредби на Основния регламент⁹ или да бъдат изключени всички тези въздухоплавателни средства от обхвата на компетентност на Общността, като се промени Приложение II. Единственото решение следователно е да се разреши тяхната по-нататъшна експлоатация по силата на сертификати за ограничена летателна годност при условие, че те отговарят на всички останали приложими изисквания, свързани с непрекъснатата летателна годност и опазване на околната среда. Агенцията обаче не разполага с физическата възможност да определи преди 28 март 2007 г. (виж също параграф 7 по-горе) необходимите Специални спецификации за летателна годност според изискванията на член 5.3 и член 5.4 на Основния регламент и на част 21А.184. Затова се предвижда да се промени Регламента на Комисията за определяне на такива Специални спецификации за летателна годност въз основа на одобрените проекти в страните по проект, в това число и информацията относно непрекъснатата летателна годност (директиви относно летателната годност). Такава мярка на практика е сходна с разпоредбите на член 2.3(а), с които се запазва валидността на типовите сертификати, издадени или узаконени от държавите-членки за добре известни продукти. Но ако тази мярка не позволи на Агенцията да се слобие със задълбочена информация за конструкцията на съответните продукти, мярката може да се приложи само ако тази информация бъде предоставена от упълномощените представители на страните по проект в съответствие с приложимите договорености, които гарантират наличието на информация за информацията относно непрекъснатата летателна годност, с която да бъдат осъвременени Специалните спецификации за летателна годност.
11. Предвидената мярка е ограничена до въздухоплавателни средства, които вече са регистрирани от държавите-членки. Допълнителни въздухоплавателни средства от същия тип не могат да се регистрират от държавите-членки освен в случаите, когато за тях е издаден сертификат на ЕААБ за одобрен проект (типов сертификат или Специални спецификации за летателна годност), които позволяват цялостното им интегриране в системата за безопасност на ЕААБ. Освен това, за да се избегне използването на периода, през който бе разработвано настоящото правило (от датата, на която намеренията бяха обявени публично след

⁹ Продължителността на максималния период, през който въздухоплавателните средства, които са обект на законодателството на Общността могат да бъдат поддържани под международен контрол – 42 месеца – е определен в член 56 на Основния регламент. Този срок може да бъде променен единствено чрез акт на законодателя – Европейския парламент и Съвета.

извънредното заседание на комитета, за което стана дума в параграф 7 по-горе, и 28 март 2007 г) за включването на остарели въздухоплавателни средства в Общността въз основа на принципа за заварено положение, настоящата мярка ще се прилага само спрямо въздухоплавателни средства, които са били регистрирани от държава-членка към 1 юли 2006 г. В някои коментари това бе поставено под въпрос, тъй като изглежда, че към тази дата вече са били купени някои въздухоплавателни средства, които очакват регистрация. Агенцията обаче не промени своето предложение по тази точка, тъй като се опасяваше, че въвеждането на поисканата гъвкавост създава възможности за нарушения. Може да се окаже, че е трудно да се провери дали дадено въздухоплавателно средство е било купено и дали намеренията са били то да бъде регистрирано в държава-членка. Допълнителна трудност се създава от необходимостта да се посочи от кого трябва да е било купено съответното въздухоплавателно средство, за да има право да се възползва от мярката; въвеждането на условия за гражданство се смята за дискриминационно и за противоречащо на свободата на учредяване.

12. Предвидената мярка се прилага единствено спрямо въздухоплавателни средства, за които към посочената дата е имало издаден сертификат за летателна годност от държава-членка. Целта на това ограничение е да се гарантира, че бенефициенти са само въздухоплавателни средства, чийто статут от гледна точка на безопасността е международно признат и чийто непрекъснатата летателна годност официално се поддържа от страната по проект. Тази цел намалява до минимум рисковете, свързани с ограниченото познаване на проекта от страна на Агенцията. Разбира се, това би могло да изключи от възможността да се възползват от мярката някои въздухоплавателни средства, които в момента летят с национални сертификати за ограничена летателна годност или само с разрешителни за летене. Агенцията издава, успоредно с настоящото становище, и Становище относно разрешителните за летене, което би трябвало, ако бъде одобрено от Комисията, да предостави решение за такива въздухоплавателни средства. Това становище всъщност предлага условията, определени от държавите-членки за издаване на сертификати, да се приемат въз основа на принципа за заварено положение и съответните сертификати за летателна годност да се смятат за разрешителни за летене в съответствие с част 21 до 28 март 2008 г. След тази дата, ако се налага тези разрешителни да бъдат удължени, те трябва да бъдат преиздадени на базата на проект, изрично одобрен от Агенцията.
13. Предвидената мярка е ограничена по време; така определените специални спецификации за летателна годност са валидни само за пет години. Това се оправдава със съображения за сигурност поради факта, че – както бе посочено по-горе – мярката не позволява на Агенцията да придобие необходимата техническа информация относно проекта. Това ограничение ще създаде стимули за проектантите да съдействат на Агенцията при определяне на необходимия одобрен проект, за да могат изцяло да интегрират своите въздухоплавателни средства в системата на ЕААБ. Ако след подробна техническа оценка Агенцията не успее да установи одобрения проект преди края на посочения период, може да

стане така, че някои от въздухоплавателните средства няма да получат сертификат за летателна годност и няма да имат право повече да летят на територията на държавите-членки. Това ограничение се оспорва в някои коментари. По договорни съображения някои заинтересовани страни биха искали преходният период да бъде удължен до края на летния сезон на 2012 г.¹⁰ Други предлагат гъвкав подход, който да позволи удължаване в полза на въздухоплавателни средства в процес на валидизиране, ако е необходимо още време за финализирането му. В друг коментар се предлага преглед към средата на периода с цел своевременно да се оценят последствията от ограниченията. И в този случай Агенцията не промени становището си, тъй като би могъл да се промени, ако е необходимо, Регламентът на Комисията, ако Комисията сметне това за оправдано с оглед на развитието на събитията. От тази гледна точка предложението за преглед към средата на периода е уместно, но това може да се направи от Агенцията и без да се налага законово изискване в текста на регламента. Освен това е неуместно да се смята за неизбежно предвиждането на удължаване.

14. Макар че настоящото становище бе изготвено, за да се реши проблемът с въздухоплавателните средства, проектирани в съветската система, в предвидената мярка това не се споменава изрично. Следователно то ще се прилага спрямо въздухоплавателни средства, за които не може да се приложи принципът на завареното положение или за които все още не е издаден типов сертификат от ЕААБ, и ще се прилага веднага след като те удовлетворят съответните условия. Трябва обаче да се отбележи, че въздухоплавателните средства, които все още не са въведени в системата на ЕААБ са много малко на брой. Изключенията са свързани с въздухоплавателни средства, за които Агенцията не е успяла да идентифицира проектантска организация, която е готова да сътрудничи. В такива случаи Агенцията смята, че нормалната процедура е да се определя за всеки отделен случай индивидуална специална спецификация за летателна годност, както се предвижда и за въздухоплавателни средства, за които няма притежател на проекта – въздухоплавателните средства без произход – и които според част 21 нямат право да им бъде издаден типов сертификат, но са демонстрирали достатъчно висока сигурност през периода на експлоатация, за да имат право да продължат да летят.
15. Що се отнася до въздухоплавателните средства, проектирани в страните, присъединили се към Общността след влизането в сила на Основния регламент, намерението не е те да бъдат включени в предвидената мярка. Със съдействието на съответните Национални агенции по въздухоплаване бе стартирана паралелна процедура с цел тези въздухоплавателни средства да бъдат изцяло интегрирани в системата на ЕААБ. Ако се окаже невъзможно своевременно да се определи типов сертификат или ако междувременно останат без произход поради липсата на подкрепа от страна на притежателите на проекта, на тези въздухоплавателни средства може да бъде издаден Сертификат за ограничена летателна годност на индивидуална основа. Агенцията обмисля издаването на необходимите

¹⁰ Оператори, заангажирани в извършвани от въздуха селскостопански дейности.

специални спецификации за летателна годност с помощта на съответните национални агенции по въздухоплаване.

16. Предвидената мярка, чрез определянето на необходимите специални спецификации за летателна годност, създава правната база, която националните агенции по въздухоплаване ще използват за издаване на сертификати за ограничена летателна годност. Тези специални спецификации за летателна годност представляват одобрение на проект заедно с всички необходими условия и ограничения, които са необходими, за да се гарантира ниво на безопасност и защита на околната среда, които са еквивалентни на нивото, което се гарантира чрез удостоверяване на съответствието с принципите на сертифициране, определени според разпоредбите на част 21. Агенцията не вижда причина да въвежда в тези специални спецификации за летателна годност ограничения, които биха попречили на засегнато въздухоплавателно средство да се използва за дейностите, в които те са ангажирани в момента. Освен това въвеждането на такива ограничения би анулирало целите на мярката. Във всички случаи допълнителните ограничения трудно могат да бъдат оправдани, тъй като същите въздухоплавателни средства няма да бъдат обект на тези ограничения, ако са регистрирани в трета страна. Следствие на това въздухоплавателните средства, обхванати от предвидената мярка, ще имат право да превозват пътници или товари, ако те и в момента имат право да бъдат използвани по такъв начин. Съответните сертификати за ограничена летателна годност представляват сертификати издадени според разпоредбите на Основния регламент и имат право да бъдат обхванати от разпоредбите на неговия член 8. Те трябва да бъдат приети от всички държави-членки, при което на експлоатацията им не могат да бъдат наложени условия, които да нахвърлят условията, съдържащи се в специалните спецификации за летателна годност.
17. Използването на въздухоплавателни средства със сертификат за ограничена летателна годност в търговски операции обаче не влиза в рамките на сегашната практика. Неотдавна одобреното разширяване на обхвата на Регламент 3922/91, за да обхване и търговския въздушен транспорт чрез самолети изисква тези въздухоплавателни средства да притежават „стандартен” сертификат за летателна годност, издаден в съответствие с Регламента. Макар че значението на термина „стандартен” не е уточнено в регламента, подразбира се, че той се отнася до обикновен сертификат за летателна годност и следователно изключва сертификатите за ограничена летателна годност. Това трябва да се коригира преди посоченото разширение да влезе в сила (вероятно през юни 2008 г.). Агенцията има намерение да се заеме с този проблем, когато разработва правилата за приложение на разширението на Основния регламент спрямо въздушните операции и своевременно ще направи предложения пред Комисията.
18. В коментарите се посочва, че международната практика е да се смята, че въздухоплавателните средства със сертификат за ограничена летателна годност нямат право на свободно движение, както това се интерпретира в

Чикагската конвенция. Като следствие от това въздухоплавателните средства, регистрирани в Европа и притежаващи сертификат за ограничена летателна годност могат да станат обект на ограничения от страна на други държави, подписали договора за ICAO. В този контекст Агенцията иска да поясни, че макар да съответстват напълно на минималните стандарти на ICAO, съдържащи се в Приложение 8, Общността реши да въведе по-строги изисквания, тъй като сметна, че сегашните стандарти на ICAO за летателна годност са недостатъчни, за да гарантират достатъчно ниво на защита на нейните граждани. Постъпвайки по този начин, основните изисквания, съдържащи се в Приложение I към Регламент 1592/2002 предвиждат съответствие със стандартите на ICAO, докато обратното може и да не бъде вярно. Това може да означава, че на въздухоплавателни средства, които не отговарят на основните изисквания на Общността, но които въпреки това отговарят на стандартите на ICAO, няма да бъде наложено ограничение на свободата на движение, на която те имат право по силата на Чикагската конвенция, а когато това е възможно, и по силата на двустранни споразумения за въздушни услуги. Такъв е случаят с въздухоплавателните средства, обхванати от предвидената мярка, тъй като за тях са издадени сертификати за летателна годност от редица държави, присъединили се към договора за ICAO, без някой да е оспорил съответствието с действащите стандарти на ICAO. За да се избегнат недоразуменията, в ограничените сертификати ще се отбелязва, че те съответстват на стандартите на ICAO. Това трябва да бъде прието от всички държави, присъединили се към договора за ICAO, тъй като третирането на един и същи тип въздухоплавателни средства по различен начин, ако са регистрирани в държава-членка на ЕС и в други държави, присъединили се към договора за ICAO, би било дискриминираща мярка.

19. Що се отнася до непрекъснатата летателна годност, въздухоплавателните средства със сертификат за ограничена летателна годност са обект на разпоредбите на Регламент на Комисията 2042/2003 относно поддържането на въздухоплавателните средства (Част М). Затова на тях ще им се издава сертификат за преглед на летателната годност (СПЛГ), чиято валидност ще съответства на действащите разпоредби на този регламент. Трябва да се отбележи, че между въздухоплавателните средства, които са под въпрос, големите такива, както и онези, които се използват за търговски въздушен транспорт, би трябвало вече да отговарят на тези разпоредби, и че, за съжаление, липсата на проектни данни направи невъзможно издаването на разрешителните според част 145 и на лицензите според част 66 на въздухоплавателните средства, които са под въпрос. Това ще се прилага и спрямо всички останали въздухоплавателни средства, когато част М влезе изцяло в сила на 28 септември 2008 г. Затова в момента Агенцията и някои от най-силно засегнатите държави-членки работят паралелно с цел да се намери решение на базата на разпоредбите на член 10, параграфи 5 и 6 от Основния регламент. Макар че такова изключение би засегнало единствено поддържането на самолети Ан-26, то ще може да се адаптира към въздухоплавателни средства от друг тип при сходни условия. Това би позволило на въздухоплавателни средства със сертификат за ограничена

летателна годност, издаден в съответствие с предвидената мярка да се поддържат в една достатъчно контролируема среда.

20. При изготвянето на изменението на Регламент на Комисията 1702/2003, което трябва да отрази описаната по-горе мярка, Агенцията стигна до извода, че текстът на изменения член, който и сега трудно се разбира, ще стане прекалено сложен, ако не се използва възможността той да бъде реструктуриран. Бе решено още, че е подходящо да се изясни интерпретацията, която се дава на първото изречение в параграф 2.3, тъй като има въздухоплавателни средства, които са били проектирани в момент, когато концепцията за типов сертификат не е съществувала. Това не е причина да не се прави изключение въз основа на принципа за заварено положение относно техния одобрен проект, тъй като сертификатите за летателна годност, които са им били издадени, са имали по това време същата стойност като типовия сертификат. Приложеното изменение на Регламент е насочено към постигането на тези цели без да се нарушават първоначалните намерения на законодателя в по-голяма от необходимата степен, за да се допусне непрекъсната експлоатация на въздухоплавателни средства, които не могат по друг начин да бъдат прехвърлени в системата на ЕААБ. Трябва обаче да се отбележи, че разпоредбите в параграфи 10 и 11 на член 2 отпадат, тъй като те са валидни само до 27 март 2007 г.
21. От получените коментари по концепцията за „Специални спецификации за летателна годност” Агенцията установи, че се създава известно объркване поради факта, че част 21А.173(b)(2) и 21А.184 не отразяват правилно разпоредбите на член 5.3(b) и 15(1)(b) на Основния регламент, тъй като в тях се споменава, че основанието за сертификати за ограничена летателна годност представляват „Специални спецификации за летателна годност”. Това очевидно е грешка в редакцията, която трябва да бъде коригирана чрез изменение на тези разпоредби в част 21.

IV. Оценка на въздействието от прилагане на Регламент

22. Оценката на въздействието от прилагането на Регламент, съдържащо се в СПИ 17 идентифицира 5 потенциални варианта за третиране на дискутирания въпрос. Но след анализ на тяхната приложимост от гледна точка на ограниченията по време се стигна до извода, че всъщност са възможни само два варианта: описаният по-горе и вариантът „да не се прави нищо”. Въз основа на подробния анализ, съдържащ се в СПИ, който не бе оспорен в нито един от коментарите, Агенцията стигна до извода, че вариантът „да не се прави нищо” не е практически приложим. Неговите отрицателни икономически, социални и международни последици са значително по-сериозни от малкото подобрения от гледна точка на безопасността и опазването на околната среда. Затова Агенцията е на мнение, че мярка, въведена на принципа на „завареното положение”, която позволява по-нататъшната експлоатация на съответните въздухоплавателни средства със сертификати за ограничена летателна годност е най-добрият начин да се продължи, ако в тази мярка са вградени

подходящите предпазни разпоредби, които не биха позволили разпространението на въздухоплавателни средства, проектирани в бившия Съветски съюз във въздушните флотилии на държавите-членки, както и да се стимулира интегрирането на тези типове въздухоплавателни средства в регулаторната система на ЕААБ. Това е целта на изменението на Регламента на Комисията, приложено към настоящото становище.

Кьолн, 30 януари 2007 г.

П. ГУДУ
Изпълнителен директор

Въздухоплавателни средства със съветски проект, които са обект на Част 21

Настоящият списък включва типове въздухоплавателни средства, за които държавите-членки са издали сертификати за летателна годност или разрешителни за летене. Списъкът е съставен въз основа на информацията, която е на разположение на Агенцията; това не е официален документ, който създава задължения за Агенцията.

Трябва да се отбележи, че право да се възползват от мярката, описана в настоящото становище, имат само въздухоплавателни средства, за които е издаден сертификат за летателна годност според дефиницията на Част 21 (тази дефиниция изключва сертификатите за ограничена летателна годност).

Големи транспортни въздухоплавателни средства

- Антонов
 - Ан-24
 - Ан-24В
 - Ан-26
 - Ан -26В
 - Ан -28
 - Ан -72-100
 - Ан -72-100D
 - Ан -74
 - Ан -74-200
 - Ан -74-ТК-100
- Туполев
 - Ту-154М
- Яковлев
 - Як-40

Роторни въздухоплавателни средства

- Камов
 - Ка-26
 - Ка -32
 - Ка -32А11ВС
 - Ка -32АО
 - Ка -32С
 - Ка -32Т

Въздухоплавателни средства с общо предназначение

- Ингравиа Сървис
 - 62ТА
 - 70ТА
 - 80ТА
 - 82ТА
- Сухой
 - Су-26*

- Су-26М*
- Су-26М2*
- Су-29
- Су-31
- Су-31М
- Яковлев
 - Як-18Т
 - Як-54
 - Як-55
 - Як-55М

* Според наличната в ЕААБ информация за този тип въздухоплавателни средства държавите-членки са издавали само сертификати за ограничена летателна годност или разрешителни за летене.