

**UDTALELSE nr. 01/2007**

**FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR**

**om forslag til Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer med henblik på fortsat drift af visse luftfartøjer, der er registreret i medlemsstaterne**

## I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre artikel 2 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup> med henblik på fortsat drift af visse luftfartøjer, der er konstrueret i det tidligere Sovjetunionen og nu er registreret i medlemsstaterne. Som det uddybes i nedenstående, har agenturet for mange af disse luftfartøjers vedkommende ikke kunnet bestemme den godkendte konstruktion (typecertifikat eller specifik luftdygtighedsspecifikation), som er en forudsætning for, at der kan udstedes luftdygtighedsbeviser på de vilkår, der angives i forordningen. Hvis der ved udgangen af den foreskrevne bestemmelsesfrist (28. marts 2007) ikke skal udstedes flyveforbud mod de pågældende luftfartøjer, skal der hurtigst muligt træffes foranstaltninger med henblik på en midlertidig løsning.
2. Denne udtalelse er vedtaget efter den procedure, der er fastsat af agenturets bestyrelse<sup>2</sup> i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002<sup>3</sup>.

## II. Høring

3. Udkastet til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 blev offentliggjort (ændringsforslag NPA 17-2006) på agenturets websted den 14. november 2006 med en kortere høringsperiode under hensyntagen til sagens hastekarakter.
4. Ved fristens udløb den 25. december 2006 havde agenturet modtaget 107 bemærkninger fra nationale myndigheder, faglige organisationer og private virksomheder.
5. Alle indkomne bemærkninger er blevet anerkendt og indarbejdet i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD), der blev offentliggjort sammen med denne udtalelse på agenturets websted den 18. januar 2007. Dette CRD indeholder en liste over alle personer og/eller organisationer, der har fremsat bemærkninger, samt agenturets svar.
6. De fleste af de modtagne bemærkninger støtter den påtænkte ordning, som beskrives herunder. I nogle bemærkninger påpeges det, at der ganske vist skal findes en løsning på problemet med de registrerede luftfartøjer, men at ordningen ikke må danne grundlag for en yderligere udvidelse af den del af

---

<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6). Forordning senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 706/2006 af 8. maj 2006 (EUT L 122 af 9.5.2006, s. 16).

<sup>2</sup> Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. EASA MB/7/03 af 27.6.2003 (proceduren for fastlæggelse af regler).

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1). Forordning senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1701/2003 af 24. september 2003 (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 5).

luftflåden, som ikke fuldt ud overholder EU-lovgivningens gældende luftdygtighedskrav. Nogle få forlanger endog, at de luftfartøjer, som ordningen skal gælde, ikke må kunne udvide deres aktiviteter ud over de nuværende, navnlig til andre medlemsstaters geografiske område. Andre understreger derimod, at de luftfartøjer, ordningen skal omfatte, ikke må udsættes for forskelsbehandling fra andre medlemsstater og skal have mulighed for at udvide deres markedsmuligheder. De samme parter ønsker også større fleksibilitet i ordningen, så den også kan gælde for luftfartøjer, der allerede anvendes i EU eller erhverves af EU-borgere. Nogle få vil foretrække, at ordningen kan gælde for alle luftfartøjer, som allerede er typegodkendt i en medlemsstat.

### III. Indholdet af agenturets udtalelse

7. Formålet med denne udtalelse er at ændre artikel 2 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>4</sup> (kommissionsforordningen) med henblik på fortsat drift af visse luftfartøjer, der er konstrueret i det tidligere Sovjetunionen og nu er registreret i medlemsstaterne. Som det blev gennemgået nærmere i ovennævnte NPA, skulle agenturet bestemme den godkendte konstruktion (typecertifikat eller specifik luftdygtighedsspecifikation), som var nødvendig for at udstede luftdygtighedsbeviser for en række luftfartøjer, der var registreret i medlemsstaterne ved kommissionsforordningens ikrafttrædelse og ikke var certificeret på grundlag af EU's daværende regler<sup>5</sup>. Det skulle ske inden den 28. marts 2007. Desværre kunne denne bestemmelse ikke gennemføres, fordi materielkonstruktørerne ikke medvirkede hertil<sup>6</sup>. Derfor er det kun meget få af disse luftfartøjer, der nu, hvor fristen for integration af dem nærmer sig, har chance for rettidigt at blive omfattet af en EASA-godkendt konstruktion, og mange af dem må nu pålægges flyveforbud, hvis der ikke hurtigst muligt findes en løsning, som giver mulighed for fortsat drift. Kommissionen indkaldte derfor til særmøde i EASA-udvalget den 19. juli, hvor det blev besluttet at undersøge problemets omfang og udforske forskellige løsningsmodeller for at undgå at udstede flyveforbud mod luftfartøjer alene på grund af ændringer i lovgrundlaget.
8. Den undersøgelse, som agenturet har gennemført, viser, at en række af de luftfartøjer af sovjetisk konstruktion, som er registreret i medlemsstaterne, ikke falder ind under EU's kompetenceområde, eftersom de overholder betingelserne i grundforordningens bilag II. Ansvar for disse luftfartøjer påhviler derfor udelukkende indregistreringsstaterne, som jf. bestemmelserne i ICAO, bilag 8, handler i samarbejde med konstruktionsstaternes bemyndigede repræsentanter. Hvis registreringsstaterne fortsat giver dem et standardluftdygtighedsbevis efter ICAO-reglerne, gælder Chicago-

---

<sup>4</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6). Forordning senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 706/2006 af 8. maj 2006 (EUT L 122 af 9.5.2006, s. 16).

<sup>5</sup> Disse regler kan lidt forenklet beskrives som de regler, der angives i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

<sup>6</sup> Efter den nugældende EU-lovgivning kan agenturet kun certificere en luftfartøjstype, hvis konstruktøren ansøger herom.

konventionens bestemmelser om fri bevægelighed også fortsat. Når disse luftfartøjer er flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, er de fra den 16. juli 2008 underlagt bestemmelserne i den ændrede rådsforordning (EØF) 3922/91<sup>7</sup>. Disse bestemmelser kan få konsekvenser for den videre drift af luftfartøjerne, fordi de så ikke har et EASA-luftdygtighedsbevis, medmindre bestemmelserne revideres i mellemtiden.

9. Der er ca. 300 luftfartøjer<sup>8</sup> af sovjetisk konstruktion (de nærmere oplysninger findes i bilagsoversigten), som er underlagt kommissionsforordningen og skal have et luftdygtighedsbevis udstedt i overensstemmelse med forordningens bilag – den såkaldte del 21 - for fortsat at kunne bevæge sig frit i EU. Hvis der udstedes flyveforbud mod disse luftfartøjer, kan det få alvorlige økonomiske konsekvenser for deres ejere og luftfartsforetagender, navnlig hvis de anvendes til erhvervsmæssige flyveoperationer, samt for store dele af økonomien i de medlemsstater, hvor de er registreret. Det betragter de fleste som urimeligt, eftersom de parter, det vil gå ud over, ikke har noget direkte ansvar for situationen, og der ikke sikkerhedsmæssigt er nogen umiddelbar berettigelse for en så radikal indgriben. I denne udtalelse tilstræbes det derfor at foreslå en acceptabel måde, hvorpå fortsat drift af disse luftfartøjer kan tillades, indtil agenturet kan bestemme en hensigtsmæssig EASA-godkendt konstruktion for de fleste af dem. Det forudsætter naturligvis, at konstruktørerne og konstruktionsstaternes bemyndigede repræsentanter bakker op om tiltaget. Gør de ikke det, må nogle af luftfartøjerne ikke længere bruges i EU, men så har ejere og luftfartsforetagender dog tid til at omstille sig og tage de nødvendige skridt.
  
10. Det er nu for sent og vil indebære for mange usikkerhedsmomenter at iværksætte en komplet lovproces for at ændre grundforordningens overgangsbestemmelser<sup>9</sup> eller undtage alle disse luftfartøjer fra EU's kompetenceområde ved at ændre forordningens bilag II. Den eneste løsning er således at tillade fortsat drift af luftfartøjerne i kraft af begrænsede luftdygtighedsbeviser, forudsat at de opfylder alle andre gældende krav i forbindelse med vedvarende luftdygtighed og miljøbeskyttelse. Det vil dog være fysisk umuligt for agenturet inden den 28. marts 2007 (se ovenstående punkt 7) at bestemme de i hvert enkelt tilfælde fornødne specifikke luftdygtighedsspecifikationer i henhold til grundforordningens artikel 5, stk. 3, og 4, samt del 21A. 184. Det er derfor tanken, at kommissionsforordningen skal ændres, så de specifikke luftdygtighedsspecifikationer bestemmes ved henvisning til den af konstruktionsstaterne godkendte konstruktion, herunder oplysningerne om vedvarende luftdygtighed (luftdygtighedsdirektiverne). En sådan ordning svarer reelt til den, der omhandles i artikel 2, stk. 3, litra a), om fortsat gyldighed af typecertifikater, som medlemsstaterne har udstedt eller

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1900/2006 af 20. december 2006 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EUT L 377 af 27.12.2006, s. 176 ).

<sup>8</sup> 45 store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssige flyveoperationer (hovedsagelig Antonov 24, 26, 28 72 og 74), 190 tunge helikoptere (Kamov) og 80 flyvemaskiner til almen flyvning (hovedsagelig Sukhoi 26/31 og Yak 18/55).

<sup>9</sup> Det fastsættes i grundforordningens artikel 56, at luftfartøjer, der er underlagt EU-lovgivningen, højst må holdes under national kontrol i 42 måneder. Denne varighed kan kun ændres af de lovgivende institutioner – Europa-Parlamentet eller Rådet.

godkendt for kendt materiel. Men da en sådan ordning ikke giver agenturet mulighed for at skaffe sig grundigt kendskab til det pågældende materiels konstruktion, kan den kun bruges, hvis dette kendskab tilvejebringes af konstruktionsstatens bemyndigede repræsentant ved hensigtsmæssige foranstaltninger, som også sikrer adgang til de nødvendige oplysninger om vedvarende luftdygtighed, så de specifikke luftdygtighedsspecifikationer kan holdes ajour.

11. Den påtænkte ordning gælder kun for luftfartøjer, som medlemsstaterne allerede har registreret. Medlemsstaterne kan ikke registrere yderligere luftfartøjer af samme type, medmindre der for disses konstruktion er udstedt en EASA-godkendelse (typecertifikat eller specifik luftdygtighedsspecifikation), ved hvilken de er fuldt integreret i EASA's sikkerhedssystem. For også at undgå, at den periode, som reglen blev udarbejdet for (fra den dato, hvor den påtænkte fremgangsmåde blev offentliggjort efter det i punkt 7 omhandlede særudvalgsmøde, til den 28. marts 2007), udnyttes til at indføre flere luftfartøjer i EU efter gamle regler, gælder ordningen kun for luftfartøjer, som allerede var registreret i en medlemsstat pr. 1. juli 2006. Det er der i nogle bemærkninger blevet sat spørgsmålstegn ved, da der tilsyneladende er luftfartøjer, som på dette tidspunkt allerede var købt, men endnu ikke færdigregistreret. Agenturet ændrede dog ikke sit forslag på dette punkt af frygt for, at fleksibilitet på området ville åbne mulighed for misbrug. Det lader sig således vanskeligt kontrollere, om et luftfartøj var købt med hensigt om at registrere det i en medlemsstat. Det vil også være problematisk at specificere, hvem der skulle have købt et sådant luftfartøj, for at det kan godkendes efter reglen. Hvis der stilles krav om, at køberen skal være EU-borger, kan det betragtes som forskelsbehandling eller i strid med den frie etableringsret.
12. Den påtænkte ordning gælder kun for luftfartøjer, for hvilke en medlemsstat har udstedt et luftdygtighedsbevis inden ovennævnte dato. Formålet med denne begrænsning er at sikre, at ordningen kun kommer til at gælde for luftfartøjer med en internationalt anerkendt sikkerhedsstatus og officiel garanti for vedvarende luftdygtighed fra konstruktionsstaterne. Dermed er det tanken at minimere de risici, som agenturets begrænsede kendskab til konstruktionen vil medføre. Det kan naturligvis betyde, at nogle luftfartøjer, som i dag flyver under nationale begrænsede luftdygtighedsbeviser eller flyvetilladelser, ikke kan godkendes efter ordningen. Agenturet afgiver samtidig med denne udtalelse en anden om flyvetilladelser, som, hvis Kommissionen vedtager den, løser problemet med disse luftfartøjer. I den anden udtalelse foreslås det således at videreføre de vilkår, medlemsstaterne har fastlagt for udstedelse af sådanne beviser, og at de deraf afledte luftdygtighedsbeviser betragtes som flyvetilladelser udstedt i overensstemmelse med del 21 indtil den 28. marts 2008. Efter denne dato kan tilladelserne kun videreføres ved udstedelse af nye tilladelser på grundlag af en konstruktion, som agenturet udtrykkeligt har godkendt.
13. Den påtænkte ordning er tidsbegrænset. De specifikke luftdygtighedsspecifikationer, der fastlægges på denne måde, er kun gyldige i 5 år. Det skyldes hensynet til sikkerheden, idet ordningen som tidligere nævnt ikke giver agenturet mulighed for at skaffe sig det fornødne tekniske kendskab

til konstruktionen. Begrænsningen tilskynder konstruktørerne til at bistå agenturet med at bestemme den nødvendige godkendte konstruktion, så deres luftfartøjer kan integreres fuldt ud i EASA-systemet. Hvis agenturet ikke har mulighed for at bestemme en godkendt konstruktion efter en detaljeret teknisk evaluering inden udløbet af denne periode, kan det tænkes, at nogle luftfartøjer ikke kan få noget luftdygtighedsbevis og derfor ikke længere må flyve inden for medlemsstaternes geografiske område. Denne begrænsning er der blevet sat spørgsmålstejn ved i nogle få af bemærkningerne. Nogle ønsker, at overgangsperioden forlænges til sommersæsonen i 2012 af hensyn til løbende kontrakter<sup>10</sup>. Andre foreslår en fleksibel ordning, hvor perioden kan forlænges for luftfartøjer, der ikke er færdigvalideret, når dette kræver mere tid. En anden bemærkning foreslår en midtvejsevaluering, som giver mulighed for at vurdere begrænsningens konsekvenser i tide. Heller ikke her har agenturet ændret sit forslag, da kommissionsforordningen kan ændres efter behov på baggrund af udviklingen, hvis Kommissionen finder det hensigtsmæssigt. Set i det lys er forslaget om en midtvejsevaluering fornuftigt, men det kan agenturet gøre, uden at det er nødvendigt at indføre et lovkrav herom i forordningen. Det virker desuden ikke rimeligt at betragte forlængelser som uomgængelige.

14. Denne udtalelse er udarbejdet med tanke på luftfartøjer, der er konstrueret i det sovjetiske system, men det fremgår ikke udtrykkeligt af den påtænkte ordning. Derfor kommer den også til at gælde for luftfartøjer, som ikke falder ind under de videreførte regler, eller som der endnu ikke er fastlagt et EASA-typecertifikat for, forudsat at de opfylder de relevante betingelser. Det bør dog understreges, at det er meget få luftfartøjer, der endnu ikke er ført ind under EASA-systemet. Undtagelserne vedrører luftfartøjer, hvor det ikke har været muligt at identificere nogen konstruktionsorganisation, som ville samarbejde med agenturet. I sådanne tilfælde er det agenturets opfattelse, at den normale proces skal være fra sag til sag at fastlægge de individuelle specifikke luftdygtighedsspecifikationer, som det også er tanken at gøre i forbindelse med luftfartøjer, der ikke er baserede på godkendte konstruktioner og derfor ikke kan få et typecertifikat i henhold til del 21, men som kan godtgøres at være tilstrækkeligt sikre til fortsat at måtte flyve.
15. Det er ikke hensigten, at den påtænkte ordning skal gælde for luftfartøjer, der er konstrueret i de stater, som tiltrådte EU efter grundforordningens ikrafttrædelse. Der er iværksat en sideløbende proces i samarbejde med de berørte nationale luftfartsmyndigheder med henblik på fuldt ud at integrere disse luftfartøjer i EASA-systemet. Hvis der ikke i tide kan fastlægges et typecertifikat, eller hvis luftfartøjerne mangler godkendt konstruktionsgrundlag, fordi konstruktørerne ikke medvirker til at sikre deres vedvarende luftdygtighed, kan der udstedes begrænsede luftdygtighedsbeviser på enkeltsagsbasis. Agenturet overvejer at udstede de nødvendige specifikke luftdygtighedsspecifikationer i samarbejde med de berørte nationale luftfartsmyndigheder.

---

<sup>10</sup> Luftfartsforetagender for luftfartøjer, der anvendes til landbrugsformål.

16. Som led i den påtænkte ordning fastlægges de nødvendige specifikke luftdygtighedsspecifikationer og dermed retsgrundlaget for de nationale luftfartsmyndigheders udstedelse af de begrænsede luftdygtighedsbeviser. De specifikke luftdygtighedsspecifikationer er konstruktionsgodkendelser, som omfatter alle betingelser og begrænsninger, som er nødvendige for at garantere et sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau svarende til det, der tilvejebringes ved at kontrollere overholdelsen af et certificeringsgrundlag fastlagt i overensstemmelse med del 21. Agenturet ser ingen grund til i de specifikke luftdygtighedsspecifikationer at indføre begrænsninger, som forhindrer, at de pågældende luftfartøjer anvendes til de aktiviteter, de allerede bruges til. Sådanne begrænsninger vil i øvrigt være i modstrid med ordningens formål. De ville også være svære at forsvare, idet det samme luftfartøj ikke ville være underlagt disse begrænsninger, hvis det var registreret i et tredjeland. Som følge deraf må luftfartøjer, der er omfattet af den påtænkte ordning, fragte passagerer eller gods, hvis de på nuværende tidspunkt er godkendt til det. De dermed forbundne begrænsede luftdygtighedsbeviser betragtes som certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med grundforordningen, og bestemmelserne i forordningens artikel 8 gælder således også for dem. Alle medlemsstater skal anerkende dem og må ikke opstille vilkår for driften af luftfartøjerne, som går ud over de specifikke luftdygtighedsspecifikationer.
17. Det er dog i dag ikke gængs praksis, at luftfartøjer med begrænsede luftdygtighedsbeviser anvendes erhvervsmæssigt. I henhold til den nyligt godkendte udvidelse af forordning 3922/91 til erhvervsmæssig lufttransport skal sådanne luftfartøjer have et "standardluftdygtighedsbevis", som er udstedt i overensstemmelse med forordningen. Det defineres ganske vist ikke i forordningen, hvad det foranstillede "standard-" dækker over, men det kan opfattes som et almindeligt luftdygtighedsbevis, og dermed udelukkes begrænsede luftdygtighedsbeviser. Det bør rettes, inden den omtalte udvidelse træder i kraft (formodentlig i juni 2008). Agenturet vil tage dette spørgsmål op, når det udarbejder gennemførelsesbestemmelserne for udvidelsen af grundforordningen til luftfartsdrift, og til den tid fremlægge forslag for Kommissionen herom.
18. Det er i bemærkningerne blevet nævnt, at det er almindelig international praksis, at Chicago-konventionens frie bevægelighed ikke gælder for luftfartøjer med begrænsede luftdygtighedsbeviser. Dermed kan det tænkes, at andre ICAO-medlemslande foreskriver begrænsninger for europæisk registrerede luftfartøjer med begrænsede luftdygtighedsbeviser. I den forbindelse vil agenturet gerne understrege, at EU har besluttet ikke blot at følge ICAO's minimumsstandarder, som fremgår af bilag 8, men at indføre endnu strengere bestemmelser, fordi de gældende ICAO-luftdygtighedsstandarder ikke mentes at sikre borgerne et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau. Derfor overholdes ICAO-standarderne via de væsentlige krav i bilag I til forordning nr. 1592/2002, hvorimod gensidighedsprincippet måske ikke overholdes. Det kan indebære, at luftfartøjer, som ikke opfylder EU's væsentlige krav, men ikke desto mindre overholder ICAO-standarderne, ikke må begrænses i den grad af bevægelsesfrihed, de har ret til efter Chicago-konventionen og, hvor det er relevant, bilaterale lufttrafikaftaler. Det gælder f.eks. de luftfartøjer, der omfattes af den påtænkte ordning, eftersom der er

udstedt standardluftdygtighedsbeviser for dem af en række af ICAO's medlemslande, og ingen har bestredet, at de overholder de relevante ICAO-standarder. For at undgå misforståelser forsynes de begrænsede beviser med en påtegning om, at de overholder ICAO-standarderne. Det bør anerkendes af alle ICAO's medlemslande, da der vil være tale om forskelsbehandling, hvis den samme type luftfartøj behandles forskelligt, alt efter om det er registreret i en EU-medlemsstat eller i andre ICAO-medlemslande.

19. For så vidt angår vedvarende luftdygtighed, er luftfartøjer med begrænsede luftdygtighedsbeviser underlagt bestemmelserne i Kommissionens forordning nr. 2042/2003 om vedligeholdelse af luftfartøjer (del M). For disse luftfartøjer skal der derfor udstedes et luftdygtighedseftersynsbevis (ARC), hvis gyldighed skal overholde førnævnte forordnings relevante bestemmelser. Det skal bemærkes, at de store af de pågældende luftfartøjer og de af dem, som anvendes i erhvervsmæssig luftransport, allerede overholder disse bestemmelser, og at manglen på konstruktionsdata desværre for de pågældende luftfartøjers vedkommende reelt har gjort det umuligt at udstede godkendelser efter del 145 og licenser efter del 66. Derfor flyver sådanne luftfartøjer ulovligt. Det samme sker med alle andre luftfartøjer, når del M træder endeligt i kraft den 28. september 2008. Derfor arbejder agenturet og nogle af de medlemsstater, der vil blive hårdest ramt, sideløbende med at finde en løsning på grundlag af bestemmelserne i grundforordningens artikel 10, stk. 5 og 6. Selv om en sådan undtagelse kun vedrører vedligeholdelse af An-26-luftfartøjer, kan den tilpasses andre luftfartøjstyper under lignende forhold. Det skulle give mulighed for i et tilstrækkeligt kontrolleret miljø at gennemføre passende vedligeholdelse af luftfartøjer med begrænsede luftdygtighedsbeviser, der er udstedt i overensstemmelse med den påtænkte ordning.
20. Under udarbejdelsen af den ændring af Kommissionens forordning nr. 1702/2003, der er nødvendig for den herover omhandlede ordning, gik det op for agenturet, at teksten til den ændrede artikel, som i forvejen er svært gennemskuelig, bliver for kompleks, hvis man ikke benytter sig af lejligheden til at omstrukturere den. Efter agenturets mening ville det også være en god idé at lette tolkningen af første punktum i punkt 2.3, idet nogle luftfartøjer blev konstrueret før begrebet typecertifikat eksisterede. Der er dog ikke grund til ikke at videreføre disse luftfartøjers godkendte konstruktion, for de luftdygtighedsbeviser, der blev udstedt for dem på det tidspunkt, er lige så meget værd som et typecertifikat. Forordningsændringerne i bilaget har til formål at opfylde disse målsætninger uden at kompromittere lovgivningens oprindelige hensigt mere, end hvad der er nødvendigt for at give mulighed for fortsat drift af luftfartøjer, som ellers ikke kan overføres til EASA-systemet. Det skal dog bemærkes, at bestemmelserne i artikel 2, stk. 10 og 11, bortfalder, da de kun gælder til den 27. marts 2007.
21. Agenturet forstod af de bemærkninger, det modtog vedrørende begrebet "specifikke luftdygtighedsspecifikationer", at der var en vis forvirring, fordi del 21A.173(b)(2) og 21A.184 ikke behørigt afspejler bestemmelserne i grundforordningens artikel 5, stk. 3, litra b), og artikel 15, stk. 1, litra b), da det angives, at begrænsede luftdygtighedsbeviser udstedes på grundlag af "særlige



certificeringsspecifikationer". Det er tydeligvis en redigeringsfejl, der skal rettes som led i ændringen af disse bestemmelser i del 21.

#### **IV. Konsekvensanalyse af lovgivningen**

22. Den konsekvensanalyse af lovgivningen, som indgik i NPA 17, identificerede 5 løsningsmuligheder for det forhåndenværende problem. Efter gennemgang af, hvad der lod sig gøre i betragtning af tidspresset, konkluderedes det dog, at kun to af dem reelt kunne gennemføres: den løsning, der beskrives i det foregående, og løsningen "at lade stå til". På grundlag af den detaljerede evaluering i NPA-dokumentet, som ikke bestrides i nogen af de modtagne bemærkninger, konkluderer agenturet, at det ikke er en farbar vej at "lade stå til". Denne løsnings økonomiske, sociale og internationale skadevirkninger overskygger langt dens få potentielle sikkerheds- og miljøgevinster. Det er derfor agenturets opfattelse, at en videreførelsesordning, som giver mulighed for fortsat drift af de pågældende luftfartøjer, er den bedste vej at gå, forudsat at der indarbejdes passende sikkerhedsforanstaltninger i ordningen for at undgå, at luftfartøjer konstrueret i det tidligere Sovjetunionen i stort tal indlemmes i medlemsstaternes luftflåder, og for at fremme integrationen af disse typer luftfartøjer i EASA's reguleringssystem. Det er målsætningen med den ændring af kommissionsforordningen, som findes i bilaget til denne udtalelse.

Köln, den 30. januar 2007

P. GOUDOU  
administrerende direktør

## **Luftfartøjer af sovjetisk konstruktion, som falder ind under del 21**

Denne liste indeholder de luftfartøjstyper, som medlemsstaterne har udstedt luftdygtighedsbeviser eller flyvetilladelser for. Listen er opstillet ud fra de oplysninger, agenturet har haft til rådighed. Det er ikke et formelt dokument med forpligtende virkning for agenturet.

Det skal bemærkes, at kun luftfartøjer med et luftdygtighedsbevis, der er udstedt i overensstemmelse med del 21 (hvilket ikke omfatter begrænsede luftdygtighedsbeviser), er berettigede til at deltage i den ordning, som denne udtalelse omhandler.

### **Store lufttransportfartøjer**

- Antonov
  - An-24
  - An-24B
  - An-26
  - An-26B
  - An-28
  - An-72-100
  - An-72-100D
  - An-74
  - An-74-200
  - An-74-TK-100
- Tupolev
  - Tu-154M
- Yakovlev
  - Yak-40

### **Rotorluftfartøjer**

- Kamov
  - Ka-26
  - Ka-32
  - Ka-32A11BC
  - Ka-32AO
  - Ka-32C
  - Ka-32T

### **Almen luftfart**

- Interavia Servis
  - 62TA
  - 70TA
  - 80TA
  - 82TA
- Sukhoi
  - Su-26\*
  - Su-26M\*
  - Su-26M2\*
  - Su-29

- Su-31
- Su-31M
- Yakovlev
  - Yak-18T
  - Yak-54
  - Yak-55
  - Yak-55M

\* I henhold til EASA's data har medlemsstaterne kun udstedt begrænsede luftdygtighedsbeviser eller flyvetilladelser for sådanne luftfartøjer.