

ÁLITSGERÐ FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU NR. 01/2007

fyrir reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 sem setur framkvæmdareglur varðandi lofthæfis- og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, hluta og búnaðar og varðandi vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja til að tryggja áframhaldandi rekstur ýmissa loftfara sem skráð eru í aðildarríkjunum.

I. Almenn

1. Tilgangur þessarar álitsgerðar er að leggja til við Framkvæmdastjórnina að 2. grein Reglugerðar Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 1702/2003¹ verði breytt til að tryggja áframhaldandi rekstur ýmissa loftfara sem hönnuð voru í Sovétríkjunum fyrrverandi og eru nú skráð í aðildarríkjunum. Eins og nánar er lýst hér á eftir hefur stofnuninni ekki tekist að ákvarða viðurkennda hönnun (Tegundarskírteini eða Sérstakar lofthæfis-tæknilýsingar (Specific Airworthiness Specification - SASs)) sem á þarf að halda fyrir útgáfu lofthæfisskírteina samkvæmt þeim skilyrðum sem sett eru í þeirri reglugerð. Svo að ekki þurfi að kyrrsetja þessi loftför við lok umskiptatímamann sem löggjafinn hefur tiltekið fyrir slíka ákvörðun (28. mars 2007), þarf að grípa til skjótra ráðstafana til að finna bráðabirgðalausn á þessu máli.
2. Þessi álitsgerð hefur verið gerð í samræmi við það ferli sem Framkvæmdastjórn stofnunarinnar² hefur tiltekið, og eins og kveðið er á um í 14. grein Reglugerðar (EB) Nr. 1592/2002³.

II. Samráð

3. Uppkast að álitsgerð um Reglugerð Framkvæmdastjórnar Evrópu til breytingar á Reglugerðum Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 1702/2003 (Tilkynning um fyrirhugaða breytingu -NPA 17-2006) var birt á vefsíðu stofnunarinnar hinn 14. nóvember 2006 með styttnum samráðstíma vegna þess að svo mikið lá við.
4. Á lokadegi, hinn 25. desember 2006, hafði Flugöryggisstofnunin fengið 107 athugasemdir frá viðkomandi stjórnvaldsstofnunum í einstökum löndum, fagsamtökum og fyrirtækjum.
5. Öllum athugasemdunum sem bárust hefur verið svarað og þeim safnað saman í skjalinu Svör við athugasemdum (Comment Response Document - CRD) sem birt var á vefsvæði stofnunarinnar 18. janúar 2007. Í þessu CRD skjali er skrá yfir alla einstaklinga og/eða stofnanir og fyrirtæki sem sendu athugasemdir svo og svör stofnunarinnar við þeim.
6. Flestar athugasemdirnar sem bárust styðja hinar fyrirhuguðu breytingar eins og lýst er hér á eftir. Í sumum athugasemdunum kemur fram að þótt fallist sé á

¹ Reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 1702/2003 frá 24. September 2003 sem setur framkvæmdareglur varðandi lofthæfis- og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, hluta og búnaðar og varðandi vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (OJ L 243, 27.9.2003, bls. 6). Reglugerðin eins og hún er eftir síðustu breytingu samkvæmt reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 706/2006 frá 8. maí 2006 (OJ L 122, 9.5.2006, bls. 16).

² Úrskurður Framkvæmdastjórnar um ferli sem Flugöryggisstofnunni ber að fylgja við birtingu álitsgerða, tilgreint efni vottana og leiðbeinandi efni EASA MB/7/03, 27.06.2003 (“Reglusetningaferli”).

³ Reglugerð (EB) Nr. 1592/2002 Frá Evrópuþinginu og Ráðinu frá 15. júlí 2002 um sameiginlegar reglur á sviði almenns flugs og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu (OJ L 240, 7.09.2002, p. 1.). Reglugerðin eins og hún er eftir síðustu breytingu samkvæmt reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (EB) 1701/2003 frá 24. september 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, bls. 5).

að þörf sé á að leysa mál loftfara sem þegar hafa verið skráð, megi það ekki verða til þess að aðgerðunum verði beitt til að fjölga enn þeim loftförum sem ekki standast að fullu núverandi reglur um lofthæfi sem komið hefur verið á samkvæmt löggjöf ESB. Sumar athugasemdirnar gengu meira að segja út á það að loftför sem njóta góðs af ráðstöfununum ættu ekki að fá að færa umsvif sín út fyrir núverandi mörk, og þá sér í lagi innan annarra aðildarríkja. Sumir halda því hins vegar fram að önnur aðildarríki megi ekki mismuna loftförum sem ráðstafanirnar ná til og að þau eigi að fá að færa út markaðstækifæri sín. Sömu hagsmunaaðilar vilja einnig að ráðstafinarnar séu sveigjanlegri, svo að loftför sem þegar eru í rekstri í Bandalagsins eða eru keypt af borgurum Bandalagsins geti haft gagn af ráðstöfununum. Þeir eru ekki margir sem kjósa að ráðstafanirnar geti einnig átt við um öll loftför sem svo hagar til um að gerð þeirra hefur þegar verið samþykkt af aðildarríki.

III. Efni álitsgerðar stofnunarinnar

7. Þessari álitsgerð er ætlað að breyta 2. grein reglugerðar Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 1702/2003⁴ (reglugerðar Framkvæmdastjórnarinnar) til að tryggja áframhaldandi rekstur ýmissa loftfara sem hönnuð eru nú í Sovétríkjunum fyrrverandi og eru skráð í aðildarríkjum. Eins og nánar er lýst í ofangreindu NPA skjali, var þess krafist að stofnunin ákvarðaði tegundarskírteini (type-certificate or SAS) sem þyrfti til að gefa út lofthæfisskírteini fyrir ýmis loftför sem skráð voru í aðildarríkjum þegar reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar tók gildi, en þau höfðu ekki verið samþykkt á grundvelli kóða sem þekktir voru á þeim tíma í Bandalaginu⁵. Það hefði þurft að gera fyrir 28. mars 2007. Því miður var ekki hægt að taka slíka ákvörðun vegna skorts á stuðningi frá hönnuðum þessara framleiðsluvara⁶. Þess vegna er það svo að nú, þegar fresturinn til að taka þessi loftför með er að renna út, hafa fæst þeirra möguleika á að heyra undir AESA-samþykta hönnun nógu fljótt, og mörg þeirra munu verða kyrrsett ef ekki er unninn bráður bugur að því að finna lausn til að tryggja áframhaldandi rekstur þeirra. Framkvæmdastjórnin boðaði því sérstakan fund EASA nefndarinnar hinn 19. júlí, þar sem samþykkt var að kanna umfang málsins og reyna að finna ráð til að komast hjá að kyrrsetja loftför fyrir þá sök eina að regluverkið hefði breyst.
8. Athugun stofnunarinnar sýnir að mörg þeirra loftfara af sovéscri gerð sem skráð eru í aðildarríkjunum heyra ekki undir lögsögu Bandalagsins þar eð þau standast skilyrði Viðauka II við Grunnreglugerðina. Slík loftför heyra því algerlega undir ábyrgð skráningarríkjanna, sem starfa, eins og kveðið er á um í ICAO viðauka 8, í samvinnu við viðurkennda fullgilda fulltrúa hönnunarríkjanna. Ef skráningarríki þeirra halda áfram að gefa út lofthæfis-

⁴ Reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 1702/2003 frá 24. September 2003 sem setur framkvæmdareglur varðandi lofthæfis- og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, hluta og búnaðar og varðandi vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (OJ L 243, 27.9.2003, bls. 6). Reglugerðin eins og hún er eftir síðustu breytingu samkvæmt reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar (EB) Nr. 706/2006 frá 8. maí 2006 (OJ L 122, 9.5.2006, bls. 16).

⁵ Til einföldunar væri hægt að lýsa slíkum kóðum eins og þeim sem vísað er til í reglugerð Ráðsins (EBE) 3922/91 frá 16. desember 1991 um samræmingu tæknilegra krafna og stjórnunarferla á sviði almenns flugs

⁶ Í núverandi lagaumhverfi Bandalagsins, getur stofnunin einungis vottað gerð loftfars ef hönnuðurinn sækir um það.

staðalskírteini ICAO fyrir þau, skulu þau halda áfram að njóta frjálsrar farar samkvæmt Chicago samningnum. Þegar svo hagar til að þessi loftför eru flugvélar sem stunda loftflutninga, munu þau frá og með 16. júlí 2008 lúta ákvæðum breyttrar reglugerðar Ráðsins (EB) 3922/91⁷. Slík ákvæði kunna að hafa áhrif á áframhaldandi rekstur þeirra vegna þess að þau munu þá ekki hafa EASA lofthæfisskírteini, nema ákvæðin séu endurskoðuð í millitíðinni.

9. Um 300 loftför⁸ af sovéskri gerð (nánari upplýsingar í meðfylgjandi skrá) heyra að öllu leyti undir reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar og þurfa því að hafa lofthæfisskírteini sem gefið er út í samræmi við viðauka hennar – svonefndan Hluta 21 – ef þau eiga að halda áfram að njóta frjálsrar farar innan Bandalagsins. Ef þessi loftför (einkum þau er stunda atvinnuflug) verða kyrrsett, mun það hafa slæm áhrif á afkomu eigenda þeirra og rekstraraðila, og jafnframt á mikilvæga þætti atvinnulífs aðildarríkjanna þar sem þau eru skráð. Flestir hagsmunaaðilar líta svo á að þetta sé ekki sanngjarnt þar eð þeim einstaklingum sem þetta bitnar á verður með engu móti kennt um þetta ástand, og það er engin bein réttlætning til hvað varðar öryggismál fyrir svo róttækum aðgerðum. Þessi álitsgerð er því hugsuð sem tillaga að viðunandi leið til að halda áfram rekstri þeirra þar til viðeigandi EASA-samþykkt hönnun liggur fyrir hjá stofnuninni fyrir flest loftförin. Til þess þarf að sjálfsögðu stuðning hönnuðanna og fullgildra fulltrúa hönnunarríkisins; Ef slíkur stuðningur fæst ekki, hafa sum þessara loftfara ekki lengur starfsleyfi á svæði Bandalagsins, en eigendur þeirra og rekstraraðilar hefðu haft tíma til aðlögunar og til að gera nauðsynlegar ráðstafanir.

10. Nú er orðið of seint og of áhættusamt að hefja fullt lagasetningarferli til að breyta bráðabirgðaákvæðum Grunnreglugerðarinnar⁹ eða til að færa öll þessi loftför undan lögsögu Bandalagsins með því að breyta Viðauka II við hana. Eina lausnin er því sú að leyfa áframhaldandi rekstur þeirra með takmörkuðum lofthæfisskírteinum, að því tilskildu þó að þau standist einnig öll önnur gildandi skilyrði um áframhaldandi lofthæfi og umhverfisvernd. Það er hins vegar enginn vegur fyrir stofnunina að ákveða fyrir 28. mars 2007 (sjá einnig málsgrein 7 hér á undan) einstakar Sérstakar lofthæfis-tæknilýsingar (SASs) eins og kveðið er á um í greinum 5.3 og 4 í Grunnreglugerðinni og Hluta 21A. 184. Ætlunin er því að breyta reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar til að ákveða slíkar SASs með tilvísun í samþykktu hönnun hönnunarríkjanna, þar á meðal upplýsingar um áframhaldandi lofthæfi (lofthæfis-tilskipanir). Slík aðgerð er í raun svipuð og sú er fram kemur í Grein 2.3(a), en í henni var því slegið föstu að tegundaskírteini sem gefin eru út eða fullgilt af aðildarríkjunum fyrir vel þekktar framleiðsluvörur séu gild. En vegna þess að slík ráðstöfun mun ekki veita stofnuninni neinar ítarlegar upplýsingar um hönnun viðkomandi framleiðsluvara, kemur hún einungis til greina ef upplýsingarnar koma frá

⁷ Reglugerð (EB) Nr. 1900/2006 Evrópuþingsins og Ráðsins frá 20. desember 2006 Til breytingar á reglugerð Ráðsins (EBE) Nr. 3922/91 um samræmingu tæknilegra krafna og stjórnunarferla á sviði almenns flugs (O.J. frá 27.12.2006).

⁸ 45 stórar flugvélar í atvinnuflugi (einkum Antonov 24, 26, 28 72 og 74), 190 stórar þyrlur (Kamov) og 80 flugvélar fyrir almennt flug (einkum Sukhoi 26/31 og Yak 18/55)

⁹ Hámarks lengd þess tíma sem hægt er að láta viðhald á loftförum, sem heyra undir lög Bandalagsins, fara fram innanlands – 42 mánuðir – er tiltekin í 56. grein Grunnreglugerðarinnar. Aðeins lög sem samþykkt eru af löggjafanum – Evrópuþinginu og Ráðinu – geta breytt þessari tölu.

hinum fullgilda fulltrúa hönnunarríkisins innan viðeigandi umgjörðar sem einnig tryggir nauðsynlegar upplýsingar hvað varðar áframhaldandi lofthæfi til að uppfæra viðkomandi SASs.

11. Fyrirhuguð ráðstöfun takmarkast við loftför sem þegar eru skráð af aðildarríkjum. Aðildarríki geta ekki skráð fleiri loftför af sömu gerð nema gefin hafi verið út fyrir þau staðfesting á að hönnunin sé samþykkt af EASA (tegundarskírteini eða SAS) sem tryggir fulla upptöku þeirra í öryggiskerfi EASA. Til að koma auk þess í veg fyrir að þróunartími þessarar reglu (tíminn frá birtingardegi niðurstöðu aukafundar nefndarinnar, sem vísað er til í málsgrein 7 hér á undan, fram að 28. mars 2007) sé notaður til að bæta við “grandfathered” loftförum í Bandalaginu, skal ráðstöfunin einungis eiga við um loftför sem voru á skrá hjá aðildarríki hinn 1. júlí 2006. Fyrirspurnir hafa komið fram um þetta í sumum umsögnum þar eð svo virðist sem nokkur loftför sem keypt voru fyrir þann tíma bíði skráningar. En stofnunin breytti ekki tillögu sinni hvað þetta varðaði þar eð óttast var að með því að innleiða þann sveigjanleika sem um var beðið kynni að skapast hætta á misbeitingu. Það getur í raun orðið erfitt að sýna fram á að loftfar hafi verið keypt með það fyrir augum að skrá það í aðildarríki. Auk þess yrði erfitt að tilgreina hver þyrfti að vera seljandi loftfars til að það komi til greina; ef settar yrðu kröfur um ríkisborgararétt gæti svo farið að þær teldust mismuna aðilum eða stangast á við staðfesturéttinn.
12. Fyrirhuguð ráðstöfun á aðeins við um loftför sem fengið hafa skírteini útgefin af aðildarríki fyrir áður nefnda dagsetningu. Markmið þessarar takmörkunar er að tryggja að einungis loftför sem hafa alþjóðlega öryggisviðurkenningu og opinbera staðfestingu hönnunarríkisins á samfelldu lofthæfi sínu, falli undir þetta fyrirkomulag. Þessu er ætlað að lágmarka áhættu vegna takmarkaðrar vitneskju stofnunarinnar um hönnun loftfaranna. Að sjálfsögðu getur þetta komið niður á sumum loftförum sem nú fljúga með lofthæfisskírteini eða flugleyfi sem viðkomandi ríki hafa takmarkað. Jafnframt þessari álitsgerð er stofnunin að gefa út álitsgerð um flugleyfi, en hún ætti að leysa vanda slíkra loftfara ef Framkvæmdastjórnin samþykkir hana. Í þessari álitsgerð er reyndar lagt til að skilyrðin sem aðildarríkin setja fyrir útgáfu slíkra skírteina skuli gilda áfram (“be grandfathered”), og að litið verði á tilheyrandi lofthæfisskírteini sem flugleyfi útgefin í samræmi við 21. hluta fram að 28. mars 2008. Ef framlengja þarf slík leyfi eftir þann dag, verður að gefa þau út aftur á grundvelli hönnunar sem er samþykkt án fyrirvara af stofnuninni.
13. Fyrirhuguð ráðstöfun er háð tímatakmörkum; SASs sem þannig eru ákveðin gilda aðeins í 5 ár. Það er réttlætt með tilliti til öryggisatriða vegna þess, eins og nefnt er hér á undan, að aðgerðin kemur í veg fyrir að stofnunin fái nægilega tæknilega vitneskju um hönnunina. Takmörkunin mun því verða hönnuðum hvatning til að aðstoða stofnunina við að ákvarða nauðsynlega samþykkt hönnun til að fella loftför þeirra að fullu að kerfi EASA. Ef svo færi að stofnunin gæti ekki ákvarðað samþykkt hönnun, í framhaldi af ítarlegu tæknilegu mati, áður en þessu tímabili lýkur, gæti átt sér stað að einhver loftför fengju ekki lofthæfisskírteini og hefðu ekki leyfi til frekara flugs á svæði aðildarríkjanna. Komið hafa fram athugasemdir við þessa takmörkun í sumum

umsögnunum. Sumir vilja að umskiptatímabilið verði framlengt til sumarloka 2012 vegna samningsákvæða¹⁰. Aðrir leggja til sveigjanlegra fyrirkomulag sem leyfði framlengingu sem kæmi sér vel í sambandi við loftför sem verið er að meta, ef tímamörk eru þröng. Í einni umsögninni er lögð til endurskoðun á miðju tímabilinu til að meta í tæka tíð áhrif takmörkunarinnar. Stofnunin breytti ekki heldur í það skiptið tillögu sinni, vegna þess að hægt er að breyta reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar eftir þörfum með tilliti til þróunarinnar ef Framkvæmdastjórnin telur það nauðsynlegt. Ef þannig er litið á málin, verður endurskoðun á miðju tímabilinu að teljast skynsamleg, en stofnunin getur annast hana án þess að þörf sé á að setja lagaákvæði um það í reglugerðina. Hins vegar virðist ástæðulaust að líta svo á að ekki verði komist hjá endurskoðun.

14. Þótt við þessi álitsgerð hafi verið sett saman til að taka á málum loftfara sem hönnuð voru samkvæmt sovéska kerfinu, er það ekki tiltekið afdráttarlaust í sambandi við hina fyrirhuguðu aðgerð. Þar af leiðandi mun það ná til loftfara sem ekki hafa verið “grandfathered” eða sem engin EASA tegundarskírteini hafa ennþá verið ákveðin fyrir, jafnskjótt og þau uppfylla viðeigandi skilyrði. Hins vegar skal tekið fram að einungis örfá loftför hafa ekki enn verið tekin með í EASA kerfið. Undantekningarnar eru tengdar loftförum sem svo hagar um að stofnunin hefur ekki fundið hönnunarfyrirtæki sem tilbúin eru til samstarfs við hana um þau. Í slíkum tilvikum lítur stofnunin svo á að eðlilegast sé að ákveða sérstaklega fyrir hvert loftfar hvað gert skuli í sambandi við Sérstakar lofthæfis-tæknilýsingar, alveg á sama hátt og hún hyggst gera í sambandi við loftför sem eru án hönnunarfyrirtækja (svonefnd munaðarlaus loftför - orphaned aircraft) sem samkvæmt hluta 21 er ekki er hægt að gefa út tegundarskírteini fyrir, þótt þau hafi reynst nógu örugg til að fá að fljúga áfram.
15. Um loftför sem hönnuð eru í ríkjunum sem gengu í Bandalagið eftir að Grunnreglugerðin gekk í gildi, er það að segja, að ekki er gert ráð fyrir að fyrirhugaðar ráðstafanir nái til þeirra. Hliðstætt ferli hefur verið sett í gang með stuðningi flugmálastjórna viðkomandi landa til að fella þau alveg að EASA kerfinu. Ef ekki verður hægt að taka ákvörðun um tegundarskírteini í tæka tíð fyrir slík loftför, eða ef þau hafa orðið “munaðarlaus” vegna skorts á stuðningi hönnunarfyrirtækja sinna, er hægt að gefa út takmörkuð lofthæfisskírteini fyrir þau í einstökum tilvikum. Hjá stofnuninni er unnið að því að meta hvort ráðlegt er að gefa út nauðsynleg SASs með aðstoð flugmálastjórna viðkomandi landa.
16. Með því að taka ákvörðun um hin nauðsynlegu SASs, mun hin fyrirhugaða ráðstöfun mynda lagalegan grundvöll til handa flugmálastjórnnum landana fyrir útgáfu takmarkaðra lofthæfisskírteina. Þessháttar SASs eru hönnunarsamþykki sem innifela öll skilyrði og takmarkanir sem þarf til að tryggja öryggisstig og umhverfisvernd sem samsvarar því sem fæst með því að tryggja samsvörun við staðfestingargrunna eins og þeir eru ákvarðaðir í samræmi við hluta 21. Samkvæmt áliti stofnunarinnar er engin ástæða til að koma á takmörkunum í þessum SASs, en þær myndu koma í veg fyrir að hægt yrði að nota umrædd loftför áfram við þá starfsemi sem þau eru notuð við nú. Þar við bætist að slíkar takmarkanir myndu vinna gegn tilgangi ráðstöfunarinnar. Hvernig sem á allt er

¹⁰ Þeir er reka loftför í tengslum við landbúnað.

litið yrði erfitt að réttlæta meiri takmarkanir vegna þess að loftförin yrðu ekki háð þessum takmörkunum ef þau væri skráð í þriðja landi. Af því leiðir að loftfar, sem fyrirhuguð ráðstöfun nær til, myndi hafa leyfi til farþega- og vöruflytninga ef það hefur slíkt leyfi nú. Viðkomandi takmörkuð lofthæfisskírteini teljast skírteini sem út eru gefin í samræmi við Grunnreglugerðina og heyra undir ákvæði 8. greinar hennar. Öll aðildarríkin verða að viðurkenna þessi skírteini, en þeim er óheimilt að leggja kvaðir á rekstur viðkomandi loftfara sem ganga lengra en ákvæði SASs.

17. Hinsvegar tíðkast sá háttur ekki nú að loftför með takmörkuð lofthæfisskírteini séu notuð í atvinnuflugi. Í nýlega samþykktri útfærslu reglugerðar 3922/91 sem nær nú einnig til flutninga í atvinnuskyni með flugvélum er gert ráð fyrir að fyrir slík loftför séu gefin út “almenn” lofthæfisskírteini í samræmi við reglugerðina. Þótt orðið “almenn” sé ekki skilgreint í reglugerðinni, er hægt að túlka það sem venjulegt lofthæfisskírteini, en það útilokar þar af leiðandi takmörkuð lofthæfisskírteini. Þetta þarf að leiðrétta áður en umrædd útfærsla tekur gildi (líklega í júní 2008). Stofnunin hyggst taka á þessu máli í tengslum við gerð framkvæmdareglna fyrir útfærslu Grunnreglugerðarinnar svo að þær nái einnig til flugreksturs og mun leggja tillögur fyrir Framkvæmdastjórnina þegar þar að kemur.
18. Í umsögnunum hefur komið fram að það sé alþjóðleg venja að líta svo á að loftför með takmörkuð lofthæfisskírteini hafi ekki rétt til frjálsrar farar samkvæmt Chicago samningnum. Þess vegna gætu loftför, sem skráð eru í Evrópu og hafa takmörkuð lofthæfisskírteini, orðið fyrir því að önnur ríki, sem eru aðilar að ICAO, heftu för þeirra. Í sambandi við þetta kýs stofnunin að greina frá því að Bandalagið hefur ákveðið, í viðbót við að það uppfyllir alveg lágmarksstaðla ICAO samkvæmt Viðauka 8, að gera strangari kröfur, þar sem álitíð er að núverandi lofthæfisstaðlar ICAO veiti borgurinum ekki fullnægjandi vernd. Með því móti munu grunnkröfurnar sem fram eru settar í Viðauka I við tilskipun 1592/2002 tryggja samsvörun við ICAO staðlana, en hins vegar er óvíst hvort hið gagnstæða stenst. Þetta getur þýtt að loftför, sem uppfylla ekki grundvallarreglur Bandalagsins en standast samt sem áður ICAO staðla, skuli ekki verða fyrir því að frjáls för þeirra, sem þeim er tryggð samkvæmt Chicago samningnum og, þar sem það á við, tvíhliða loftferðasamningum, sé hindruð. Þetta á við um þau loftför sem hin fyrirhugaða ráðstöfun nær til, þar eð ýmis aðildarríki ICAO hafa gefið út almenn lofthæfisvottorð fyrir þau án þess að samsvörun þeirra við viðeigandi ICAO staðla hafi verið véfengd. Til að koma í veg fyrir misskilning verður skráð á hin takmörkuðu skírteini að loftförin standist staðla ICAO. Þetta ættu öll aðildarríki ICAO að geta fallist á vegna þess að um mismunun væri að ræða ef samskonar loftför fengju mismunandi meðhöndlun eftir því hvort þau eru skráð í aðildarríki ESB eða í öðru ríki sem er aðili að ICAO.
19. Hvað varðar áframhaldandi lofthæfi eru loftför með takmörkuð lofthæfisskírteini háð ákvæðum reglugerðar Framkvæmdastjórnarinnar 2042/2003 um viðhald loftfara (hluti M). Því skal gefa út endurskoðunar- lofthæfisvottorð (airworthiness review certificate - ARC) fyrir þessi loftför og skal gildi þeirra samsvara viðeigandi ákvæðum þeirrar reglugerðar. Bent skal á að meðal umræddra loftfara eiga stóru loftförin og þau sem stunda loftflutninga

í atvinnuskyni þegar að standast þau ákvæði, en því miður hefur hönnunargagnaskortur í raun gert það ókleift að gefa út samþykki samkvæmt hluta 145 og leyfi samkvæmt hluta 66 fyrir viðkomandi loftför. Af því leiðir að slík loftför fljúga ólöglega. Hið sama mun gilda um öll hin loftförin þegar hluti M tekur fullt gildi 28. september 2008. Þess vegna er nú unnið að því samhliða hjá stofnuninni og þeim ríkjum sem þetta bitnar verst á, að finna lausn sem byggist á ákvæðum 5. og 6. málsgreina 10. greinar Grunnreglugerðarinnar. Þótt slík undantekning myndi einungis gilda um viðhald An-26 loftfara, myndi hún eiga við um önnur loftför við svipaðar kringumstæður. Þetta ætti að geta orðið til þess að loftförum með takmörkuð lofthæfisskírteini, sem gefin eru út samkvæmt hinni fyrirhuguðu ráðstöfun, verði haldið við með forsvaranlegum hætti við aðstæður sem hægt er að tryggja að séu fullnægjandi.

20. Meðan unnið var að því að breyta reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar 1702/2003, eins og þurfti vegna ofangreindrar ráðstöfunar, komst stofnunin að þeirri niðurstöðu að texti hinnar breyttu greinar, sem reyndar er illskiljanlegur, yrði of flókinn ef tækifærið yrði ekki notað til að endursemjja hann. Einnig var álitid rétt að útskýra betur merkingu fyrstu setningarinnar í málsgrein 2.3. vegna þeirra loftfara sem hönnuð voru áður en hugtakið tegundarskírteini varð til. Þetta er ekki fullgild ástæða til að samþykkja (“grandfather”) ekki samþykka hönnun þeirra, því lofthæfisskírteinin sem gefin voru út fyrir þau þá höfðu sama gildi og tegundarskírteini. Hjálagðri breytingu á reglugerðinni er ætlað að uppfylla þessi markmið án þess að víkja meira frá upphaflegri ætlun löggjafans en óhjákvæmilegt er til að tryggja áframhaldandi rekstur loftfara sem ekki er hægt með öðrum hætti að flytja yfir í EASA kerfið. Á það skal bent, hins vegar, að ákvæði 10. og 11. málsgreina, 2. greinar hverfa, því þær gilda ekki nema til 27. mars 2007.
21. Vegna umsagna sem inn komu í sambandi við hugtakið “Sérstakar lofthæfisskírteini” (Specific Airworthiness Specifications) komst stofnunin að þeirri niðurstöðu að nokkurs ruglings gætti vegna þess að hluti 21A.173(b)(2) og 21A.184 lýsir ekki rétt ákvæðum greina 5.3(b) og 15(1)(b) í Grunnreglugerðinni því þar stendur að takmörkuð lofthæfisskírteini byggist á “Sérstökum staðfestinga-lýsingum” (Specific Certification Specifications). Hér er greinilega um ritstjórnarvillu að ræða sem verður að leiðrétta með því að breyta þessu ákvæði í hluta 21.

IV. Afleiðingagreining

22. Í afleiðingagreiningunni í NPA 17 voru skilgreindir 5 hugsanlegir valkostir fyrir lausn umræddra mála. Eftir að hafa rætt hvort þeir væru framkvæmanlegir innan fyrirliggjandi tímaramma, varð niðurstaðan sú að aðeins tveir væru í raun færir: sá sem lýst er hér á undan og kosturinn “að gera ekki neitt”. Á grundvelli ítarlegrar úttektar í NPA, sem ekki var véfengd í neinni umsögn, komst stofnunin að þeirri niðurstöðu að kosturinn “að gera ekki neitt” væri óraunhæfur. Neikvæð áhrif hans, bæði efnahagsleg, félagsleg og alþjóðleg hafa miklu meira vægi en hin lítilfjörlega gagnsemi í sambandi við öryggis- og umhverfismál. Það er því skoðun stofnunarinnar að “grandfathering”-aðgerð til að tryggja áframhaldandi rekstur viðkomandi loftfara með takmörkuðum

lofthæfisskírteinum sé besti kosturinn, að því tilskildu að viðeigandi öryggisráðstafanir séu þáttur í aðgerðinni svo að koma megi í veg fyrir að loftförum sem hönnuð voru í hinum fyrrverandi Sovétríkjum fjölgi óhóflega á flugvöllum aðildarríkjanna, og flýti fyrir því að þessar gerðir loftfara verði felldar inn í regluverk EASA. Það er markmiðið með breytingunum á reglugerð Framkvæmdastjórnarinnar sem fylgir þessari álitsgerð.

Köln, 30. janúar 2007

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri

Loffför af sovéskri gerð sem heyra undir hluta 21

Á þessum lista eru gerðir loftfara sem aðildarríki hafa gefið út lofthæfisskírteini eða flugleyfi fyrir. Listinn byggist á upplýsingum sem stofnunin hefur aðgang að. Hér er ekki um að ræða formlegt skjal sem er bindandi fyrir stofnunina.

Ástæða er til að geta þess að einungis loftför sem hafa fengið lofthæfisskírteini eins og lýst er í hluta 21 (sú skilgreining útilokar takmörkuð lofthæfisskírteini) geta fallið undir ráðstöfun þá sem lýst er í þessari álitsgerð.

Stór flutningaloffför

- 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

Þyrlur

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

Almennt flug

- Interavia Servis
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- Sukhoï
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29
 - Su-31

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

* Samkvæmt skráum EASA hafa aðildarríkin einungis gefið út takmörkuð lofthæfisskírteini eða flugleyfi fyrir slík loftför.