

MNENJE št. 01/2007

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

o Uredbi Komisije, ki spreminja Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij, s čimer se zagotovi stalno obratovanje nekaterih zrakoplovov, ki so registrirani v državah članicah

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je predlagati Komisiji, da spremeni člen 2 Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003¹, da bi zagotovila stalno obratovanje nekaterih zrakoplovov, ki so bili izdelani v nekdanji Sovjetski zvezi in so trenutno registrirani v državah članicah. Kot je natančneje razloženo spodaj, za številne teh zrakoplovov ni bilo mogoče določiti odobrenega projektiranja (certifikat tipa ali določene plovnostne specifikacije - SAS), ki je potrebno za izdajanje spričeval o plovnosti pod pogoji, navedenimi v tej uredbi. Da tem zrakoplovom ob koncu prehodnega obdobja, ki ga je določil zakonodajalec (28. marec 2007) v te namene ne bi bilo onemogočeno letenje, je treba sprejeti nujne ukrepe, s katerimi se zagotovi začasna rešitev.
2. To mnenje je bilo sprejeto po postopku, določenem s strani upravnega odbora Agencije², v skladu z določbami iz člena 14 Uredbe (ES) št. 1592/2002³.

II. Posvetovanje

3. Na spletni strani Agencije je bil dne 14. novembra 2006 objavljen osnutek mnenja glede Uredbe Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003 (obvestilo o predlagani spremembi – NPA 17-2006) s skrajšanim posvetovalnim obdobjem zaradi nujnosti zadeve.
4. Do datuma izteka roka za zbiranje mnenj, 25. decembra 2006, je Agencija prejela 107 pripomb s strani nacionalnih organov oblasti, strokovnih organizacij in zasebnih podjetij.

¹ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 706/2006 z dne 8. maja 2006 (UL L 122, 9.5.2006, str. 16).

² Odločba upravnega odbora glede postopka, ki ga mora Agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic. EASA MB/7/03 z dne 27.6.2003 (»postopek sprejemanja predpisov«).

³ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1592/2002 z dne 15. julija 2002 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (UL L 240, 7.9.2002, str. 1). Uredba, kakor je bila zadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1701/2003 z dne 24. septembra 2003 (UL L 243, 27.9.2003, str. 5).

5. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument z odzivi na pripombe (CRD), ki je bil 18. januarja 2007 objavljen na spletni strani Agencije. Ta CRD vsebuje seznam vseh oseb in organizacij, ki so predložile pripombe, prav tako pa vsebuje tudi pripombe in odgovore Agencije.
6. Kot je opisano spodaj, je večina v svojih pripombah podprla predvidene ukrepe. Nekatere pripombe pa so kljub temu, da je bila v njih izražena potreba po rešitvi težav v zvezi s trenutno registriranimi zrakoplovi, poudarile, da se ukrepa ne bi smelo uporabiti za nadaljnjo širitev flote zrakoplovov, ki ne ustrezajo v celoti trenutnemu režimu plovnosti, vzpostavljenemu v skladu z zakonodajo EU. V nekaterih je bila celo izražena zahteva, da za zrakoplove, na katere se nanaša ukrep, ne bi smela obstajati možnost povečanja obsega dejavnosti, ki jih trenutno opravljajo, predvsem ne na ozemlju drugih držav članic. Po drugi strani pa nekatere zahteve poudarjajo, da zrakoplovi, na katere se nanaša ukrep, ne bi smeli biti predmet diskriminacije s strani drugih držav članic in naj se jim poveča obseg tržnih priložnosti. Prav ti partnerji tudi želijo, da se v ukrep uvede večja prilagodljivost, tako da bi imeli od njega korist tudi zrakoplovi, ki se uporabljajo v Skupnosti ali katerih lastniki so državljani Skupnosti. Le malo jih želi, da bi se ukrep nanašal na vse zrakoplove, katerih tip je že bil sprejet s strani države članice.

III. Vsebina mnenja Agencije

7. To mnenje se nanaša na spremembo člena 2 Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003⁴ (uredba Komisije), s čimer bi se zagotovilo stalno obratovanje nekaterih zrakoplovov, ki se trenutno izdelujejo v nekdanji Sovjetski zvezi in so registrirani v državah članicah. Kot je bilo podrobno razloženo v zgornjem delu, ki se nanaša na obvestilo o predlagani spremembi, je morala Agencija določiti odobreno projektiranje (certifikat tipa ali SAS), potrebno za izdajo spričevala o plovnosti za številne zrakoplove, ki so bili v času uveljavitve uredbe Komisije registrirani v državah članicah in za katere ni bilo mogoče izdati spričeval na osnovi pravil, ki so bila v tistem času v veljavi v Skupnosti⁵.

⁴ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6). Uredba, kot je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 706/2006 z dne 8. maja 2006 (UL L 122, 9.5.2006, str. 16).

⁵ Če poenostavimo, takšna pravila je mogoče opisati kot tista, na katere se nanaša Uredba Sveta (EGS) 3922/91 z

To je treba storiti pred 28. marcem 2007. Na žalost pa tega ni mogoče določiti brez pomoči s strani projektantov teh izdelkov⁶. Posledično bo s tem, ko se rok za integracijo teh zrakoplovov vse bolj približuje, le malo zrakoplovov pravočasno vključenih v odobreno projektiranje EASA in ne bodo smeli več leteti, če ne bo hitro sprejet ukrep, s katerim bi bila zagotovljena takojšnja rešitev, ki bi jim omogočala stalno obratovanje. Komisija je zaradi tega 19. julija sklicala posebno srečanje odbora EASA, na katerem je bil sprejet dogovor, v skladu s katerim se bo preučil obseg zadeve, prav tako pa se bodo poiskale morebitne rešitve, s katerimi bi se bilo mogoče izogniti prepovedi letenja teh letal samo zaradi tega, ker se je spremenil regulativni okvir.

8. Preiskava, ki jo je izvedla Agencija, je pokazala, da številni zrakoplovi sovjetske izdelave, ki so registrirani v državah članicah, ne spadajo v obseg pristojnosti Skupnosti, saj izpolnjujejo pogoje, ki so navedeni v Prilogi II osnovne uredbe. Zaradi tega so za takšne zrakoplove v celoti odgovorne države, v katerih so le-ti registrirani, ki v skladu z določbami Priloge 8 ICAO, sodelujejo s pooblaščenimi predstavniki države, v katerih so bili zrakoplovi izdelani. Če države registracije za takšne zrakoplove še naprej izdajajo spričevala o plovnosti v skladu s standardom ICAO, se bodo lahko po Čikaški konvenciji tudi v prihodnje prosto gibali. Če so ti zrakoplovi letala, ki sodelujejo pri komercialnem zračnem prevozu, bodo od 16. julija 2008 zanje veljale določbe, ki izhajajo iz spremenjene Uredbe Sveta (EGS) 3922/91⁷. Takšne določbe lahko vplivajo na njihovo stalno obratovanje, saj ne bodo imela spričevala o plovnosti EASA, razen če te določbe vmes ne bodo spremenjene.
9. Uredba Komisije se v celoti nanaša na približno 300 zrakoplovov⁸ sovjetske izdelave (za več informacij glej priložen seznam), za katere je treba izdati

dne 16. decembra 19991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva

⁶ V skladu s trenutno veljavnim zakonskim okvirom Skupnosti lahko Agencija izda certifikat za tip zrakoplova le, če se za to prijavi projektant.

⁷ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1900/2006 z dne 20. decembra 2006, ki spreminja Uredbo Sveta (EGS) št. 3922/91 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL z dne 27.12.2006).

⁸ 45 velikih zrakoplovov, ki sodelujejo v komercialnih poslih (predvsem Antonov 24, 26, 28, 72 in 74), 190 težkih helikopterjev (Kamov) in 80 zrakoplovov za uporabo v splošnem letalstvu (predvsem Sukhoi 26/31 in Jak 18/55)

spričevalo o plovnosti v skladu s prilogo k tej uredbi – tako imenovanim delom 21 – če se želijo še naprej prosto gibati na območju Skupnosti. Prepoved letenja za te zrakoplove, predvsem za tiste, ki sodelujejo pri komercialnih poslih, bi imela velik gospodarski vpliv na njihove lastnike in upravljavce, kot tudi na pomemben del gospodarstva držav članic, v katerih so registrirani. Velika večina partnerjev meni, da to ni pravično, saj prizadete osebe niso neposredno odgovorne za razmere in da za takšne skrajne ukrepe ni nikakršnih utemeljenih varnostnih razlogov. Namen trenutnega mnenja je torej predlagati sprejemljiv način, s katerim bi bilo zagotovljeno njihovo stalno obratovanje vse dokler Agencija ne bo določila ustreznega odobrenega projektiranja EASA, ki bi zajemalo večino teh letal. Za to bo seveda potrebno sodelovanje izdelovalcev in pooblaščenih zastopnikov države projektiranja; če takšnega sodelovanja ne bo mogoče zagotoviti, se nekateri izmed teh zrakoplovov ne bodo več smeli uporabljati v Skupnosti, vendar bi imeli njihovi lastniki in upravljavci dovolj časa, da se prilagodijo in izvedejo potrebne ukrepe.

10. Sedaj je prepozno in preveč negotovo, da bi bilo mogoče izpeljati celoten zakonodajni postopek, s katerim bi bilo mogoče spremeniti prehodne določbe osnovne uredbe⁹ ali izključiti vse te zrakoplove iz obsega pristojnosti Skupnosti s spremembo Priloge II k uredbi. Edina rešitev je v tem, da se tem zrakoplovom omogoči stalno obratovanje v skladu s spričevali o plovnosti z omejitvami, pod pogojem da ta plovila ustrezajo tudi vsem ostalim veljavnim zahtevam, ki se nanašajo na stalno plovnost in varovanje okolja. Vendar pa je praktično nemogoče, da bi Agencija lahko sprejela odločitve glede SAS za vsak posamezni primer posebej pred 28. marcem 2007 (glej tudi zgornji odstavek 7), kot to zahtevata člena 5.3 in 4 osnovne uredbe in del 21A. 184. Predviden je torej ukrep za spremembo Uredbe Komisije, s katero bo mogoče opredeliti takšne določene plovnostne specifikacije v povezavi z odobrenim projektiranjem države projektiranja, vključno z njihovimi informacijami o stalni plovnosti (direktive o plovnosti). Takšen ukrep je podoben ukrepu, navedenem v členu 2.3(a), ki ohranja veljavnost certifikatov tipa, ki so jih izdale ali potrdile države članice za dobro poznane izdelke. Ker pa takšen ukrep Agenciji ne omogoča, da bi pridobila poglobljeno znanje o zadevnih izdelkih,

⁹ Najdaljše obdobje, v katerem je lahko zrakoplov, za katerega velja zakonodaja Skupnosti, pod državnim nadzorom – 42 mesecev – je določeno v členu 56 osnovne uredbe. To obdobje je mogoče spremeniti samo z zakonom zakonodajalca – Evropskega parlamenta in Sveta.

ga je mogoče izvesti samo pod pogojem, da pooblaščen predstavniki države projektiranja takšno znanje zagotovijo in sicer v skladu z ustreznimi dogovori in da prav tako zagotovijo informacije o stalni plovnosti, ki so potrebne za posodobitev določenih plovnostnih specifikacij.

11. Predviden ukrep se nanaša samo na zrakoplove, ki so že registrirani v državah članicah. Dodatnih zrakoplovov istega tipa ni mogoče registrirati v državah članicah, razen če je bilo zanje izdano odobreno projektiranje EASA (certifikat tipa ali SAS), ki omogoča njihovo popolno integracijo v varnostni sistem EASA. Da bi preprečili, da bi se tekom obdobja, v katerem je bil sestavljen ta pravilnik (od datuma, ko je bila namera javno objavljena po posebnem zasedanju odbora, navedenem v zgornjem odstavku 7, pa do 28. marca 2007) v Skupnost uvedli dodatni izvzeti zrakoplovi, se ukrep nanaša samo na zrakoplove, ki so bili registrirani v državah članicah pred 1. julijem 2006. Smiselnost tega datuma pa so že načele nekatere izmed pripomb, saj naj bi bila nekatera letala že kupljena pred tem datumom in čakajo na registracijo. Vendar pa Agencija v tej točki ni spremenila svojega predloga, saj obstaja verjetnost, da bi z uvedbo zahtevane prilagodljivosti lahko prišlo do zlorab. Zelo težko je preveriti, ali je bil zrakoplov res kupljen in ali je bil namen lastnika, da ga bo registriral v državi članici. Dodatna težava se pojavi pri določevanju, kdo bi lahko kupil takšen zrakoplov, da bi bil upravičen do registracije; uvedba pogojev glede državljanstva bi lahko bila diskriminatorna ali v nasprotju s svobodo ustanavljanja.
12. Predviden ukrep se nanaša samo na zrakoplov, za katerega je spričevalo o plovnosti izdala država članica do zgoraj navedenega datuma. Namen te omejitve je zagotoviti, da so upravičeni samo tisti zrakoplovi, katerih varnostni status je mednarodno priznan in katerih stalna plovnost je uradno zagotovljena s strani države projektiranja. Namen tega je čim bolj zmanjšati tveganje za Agencijo, ki je povezano z omejenim poznavanjem projektiranja. Zaradi tega ugodnosti ukrepa ne bodo veljale za vse zrakoplove, za katere so trenutno izdana državna spričevala o plovnosti z omejitvami ali dovoljenja za letenje. Vzporedno s tem mnenjem je Agencija pripravila Mnenje o dovoljenjih za letenje, ki zagotavlja rešitev za takšne zrakoplove, če ga bo Komisija sprejela. V tem mnenju Agencija izjavlja, da so pogoji, ki jih določijo države članice za izdajanje takšnih spričeval, zastareli, in predlaga da pripadajoča spričevala o plovnosti veljajo kot dovoljenja za letenje, izdana v skladu z delom 21, vse do

28. marca 2008. Če je treba takšna dovoljenja po tem datumu podaljšati, jih je treba ponovno izdati na osnovi projektiranja, ki ga je Agencija izrecno odobrila.

13. Izvajanje predvidenega ukrepa je časovno omejeno; na ta način opredeljene določene plovnostne specifikacije so veljavne samo 5 let. To je utemeljeno na osnovi varnostnih razlogov zaradi dejstva, kot je bilo že zgoraj navedeno, da ukrep Agenciji ne omogoča, da bi pridobila potrebno tehnično znanje o projektiranju.

tehničnem ocenjevanju pred koncem tega obdobja ne bo mogla določiti odobrenega projektiranja, se lahko zgodi, da za nekatere zrakoplove ne bo mogoče pridobiti spričevala o plovnosti in ne bodo več upravičeni do letenja na ozemlju držav članic. Na to omejitev se je nanašalo kar nekaj pripomb. Nekateri želijo, da bi se prehodno obdobje zaradi pogodbenih razlogov¹⁰ podaljšalo vse do konca poletne sezone 2012. Nekatero druge pripombe predlagajo večjo prilagodljivost, ki bi omogočala podaljšanje za zrakoplove, ki se trenutno preverjajo in v primerih, ko je za dokončanje tega postopka potrebnega le še nekaj časa. Spet druge pripombe predlagajo vmesne preglede, s katerimi bi bilo mogoče pravočasno oceniti posledice omejitve. Agencija tudi v tem primeru ni spremenila svojega stališča, saj bi bilo mogoče glede na celoten potek ustrezno spremeniti uredbo Komisije, če bi Komisija menila, da je to primerno. S tega vidika je predlagani vmesni pregled smiseln predlog, vendar lahko Agencija to izvede, ne da bi za to morala v uredbo uvesti pravno zahtevo. Prav tako se ne zdi primerno stališče, da je edina možnost uvedba podaljšanja.

14. Čeprav je bilo to mnenje pripravljeno z namenom, da bi zajelo zrakoplove, izdelane v Sovjetski zvezi, predlagan ukrep tega ne določa izrecno. Posledično bo ukrep veljal tudi za zrakoplove, ki niso bili izvzeti ali za zrakoplove, za katere do sedaj certifikat tipa EASA še ni bil določen, kakor hitro bodo izpolnjevali veljavne pogoje. Treba je poudariti, da obstaja le še malo zrakoplovov, ki do sedaj še niso bili vključeni v sistem EASA. Izjeme se nanašajo na zrakoplove, za katere ni mogoče določiti nobene projektivne organizacije, ki bi bila pripravljena sodelovati z Agencijo. V takšnih primerih Agencija meni, da je ustrezno uporabiti postopek, ki temelji na opredelitvi

¹⁰ Upravljalci zrakoplovov, ki sodelujejo pri kmetijskem »delu v zraku«.

določenih plovnostnih specifikacij za vsak posamezni primer posebej, prav tako kot je predviden za zrakoplove brez nosilcev projekta – osirotele zrakoplove – ki v skladu z delom 21 niso upravičeni do certifikata tipa, vendar lahko na osnovi ustreznih evidenc o varnosti tudi v prihodnje letijo.

15. Ne obstaja nikakršen namen, da bi se predviden ukrep nanašal tudi na zrakoplove, izdelane v državah, ki so se pridružile Skupnosti šele po uveljavitvi osnovne uredbe. Sprožen je bil vzporedni postopek, podprt tudi s strani zadevnih nacionalnih uprav za letalstvo, namenjen popolni integraciji teh zrakoplovov v sistem EASA. Če certifikata tipa ni mogoče pravočasno določiti ali če zrakoplovi osirotijo zaradi pomanjkanja podpore s strani njihovih nosilcev projektiranja, se lahko za takšne zrakoplove za vsak primer posebej izda spričevalo o plovnosti z omejitvami. Agencija razmišlja o izdaji potrebnih določenih plovnostnih specifikacij ob pomoči zadevnih nacionalnih uprav za letalstvo (NAA).
16. Predviden ukrep z opredelitvijo potrebnih določenih plovnostnih specifikacij zagotavlja nacionalnim upravam za letalstvo pravno podlago za izdajanje spričeval o plovnosti z omejitvami. Takšne določene plovnostne specifikacije predstavljajo odobritve projektiranja, vključno z vsemi potrebnimi pogoji in omejitvami, ki so potrebne za zagotavljanje stopnje varnosti in zaščite okolja, ki je enakovredna stopnji varnosti in zaščite okolja, zagotovljeni s preverjanjem skladnosti z osnovami za certifikacijo, določenimi v skladu z delom 21. Agencija ne vidi nobenega razloga, da bi v te določene plovnostne specifikacije vključila omejitve, ki bi onemogočile nadaljnjo uporabo zadevnih zrakoplovov in izvajanje njihovih trenutnih dejavnosti. Poleg tega bi uvajanje takšnih omejitev izničilo namen tega ukrepa. Dodatne omejitve bi bilo zelo težko utemeljiti, saj za iste zrakoplove ne bi veljale iste omejitve, če bi bili registrirani v tretji državi. Posledično bodo zrakoplovi, na katere se nanaša predviden ukrep, upravičeni do prevoza oseb in tovora, če so tudi trenutno upravičeni do tega. Povezana spričevala o plovnosti z omejitvami predstavljajo spričevala, izdana v skladu z osnovno uredbo in zanje veljajo določbe iz člena 8 te osnovne uredbe. Sprejeti jih morajo vse države članice, ki v povezavi z delovanjem povezanih zrakoplovov ne smejo nalagati pogojev, ki bi presegali pogoje, navedene v določenih plovnostnih specifikacijah.

17. Vendar pa trenutno ni praksa, da bi se zrakoplovi s spričevali o plovnosti z omejitvami uporabljali v komercialnih poslih. V skladu z nedavno odobreno razširitvijo Uredbe 3992/91 na komercialni letalski promet, ki ga izvajajo zrakoplovi, se zahteva, da imajo takšni zrakoplovi »standardna« spričevala o plovnosti, ki so izdana v skladu z uredbo. Čeprav beseda »standardno« ni opredeljena v uredbi, je mogoče razumeti, da pomeni normalno spričevalo o plovnosti, s čimer pa so zaradi tega izključena spričevala o plovnosti z omejitvami. To je treba popraviti še pred datumom, ko omenjena razširitev začne veljati (predvidoma junija 2008). Agencija bo upoštevala to vprašanje pri pripravi izvedbenih pravil za razširitev osnovne uredbe na letalske operacije in bo Komisiji sproti pripravljala predloge.
18. V pripombah je bilo omenjeno, da je v skladu z mednarodno prakso mogoče predvidevati, da zrakoplovi, za katere so bila izdana potrdila o plovnosti z omejitvami, niso upravičeni do prostega gibanja, predvidenega v Čikaški konvenciji. Posledično bi lahko za zrakoplove, registrirane v Evropi, za katere je bilo izdano spričevalo o plovnosti z omejitvami, veljale omejitve drugih držav pogodbenic ICAO. V tem kontekstu želi Agencija razložiti, da se je, medtem ko se ohranja popolna skladnost z minimalnimi standardi ICAO, navedenimi v Prilogi 8, Komisija odločila, da bo uvedla strožje zahteve, saj meni, da trenutni standardi plovnosti ICAO ne zagotavljajo zadostne stopnje zaščite za državljane Skupnosti. Tako bistvene zahteve, navedene v Prilogi I k Uredbi 1592/2002, zagotavljajo skladnost s standardi ICAO, ni pa nujno, da velja tudi obratno. Iz tega lahko sledi, da zrakoplovi, ki ne ustrezajo bistvenim zahtevam Skupnosti, so pa v skladu s standardi ICAO, ne bodo imeli omejene svobode gibanja, ki jim jo dopušča Čikaška konvencija oziroma morebitni dvostranski sporazumi o storitvah zračnega prometa. To velja v primeru zrakoplovov, na katere se nanaša predviden ukrep, saj so številne države pogodbenice ICAO zanje izdale standardna potrdila o plovnosti, nobena izmed njih pa ni izpodbijala njihove skladnosti z veljavnimi standardi ICAO. Da bi se izognili vsem nesporazumom, bodo spričevala z omejitvami vsebovala opombo, da so ti zrakoplovi v skladu s standardi ICAO. To naj bi sprejele vse države pogodbenice ICAO, saj bi bilo diskriminatorno, da bi bil isti tip zrakoplova obravnavan drugače, če bi bil registriran v državi članici EU ali v drugi državi pogodbenici ICAO.

19. Glede stalne plovnosti veljajo za zrakoplove, za katere so izdana spričevala o plovnosti z omejitvami, določbe iz Uredbe Komisije 2042/2003, ki se nanašajo na vzdrževanje zrakoplovov (del M). Zaradi tega se zanje izdaja spričevalo o pregledu plovnosti (ARC), katerega veljavnost je v skladu z ustreznimi določbami iz omenjene uredbe. Treba je poudariti, da v skupini obravnavanih zrakoplovov največji zrakoplovi in tisti, ki sodelujejo v komercialnem zračnem prevozu, že ustrezajo tem določbam in da je za zrakoplove, na katere se nanaša ta težava, zaradi nerazpoložljivosti projektnih podatkov skoraj nemogoče izdati potrdila iz dela 145 in licence iz dela 66. Zaradi tega takšni zrakoplovi letijo nelegalno. Ko bo del M dne 28. septembra 2008 začel veljati v celoti, se bo podobno zgodilo z vsemi drugimi zrakoplovi. Prav zaradi tega Agencija in nekatere najbolj prizadete države članice hkrati iščejo rešitev, ki bi temeljila na določbah iz odstavkov 5 in 6 člena 10 osnovne uredbe. Čeprav bi se takšna izjema nanašala samo na vzdrževanje zrakoplovov An-26, bi jo bilo mogoče prilagoditi tudi za druge tipe zrakoplovov v podobnih pogojih. S tem bi bilo mogoče zrakoplove, za katere so bila izdana spričevala o plovnosti z omejitvami v skladu s predvidenimi ukrepi, ustrezno vzdrževati v zadostno nadziranem okolju.
20. Pri pripravi spremembe Uredbe Komisije 1702/2003, ki mora odražati zgoraj opisan ukrep, je Agencija spoznala, da bi besedilo spremenjenega člena, ki je že sedaj težko razumljivo, postalo preveč zapleteno, če ga ne bi istočasno tudi ustrezno preuredili. Agencija je prav tako mnenja, da bi bilo dobro pojasniti razlogo, navedeno v prvem stavku odstavka 2.3, saj so v njej navedeni nekateri zrakoplovi, ki so bili projektirani v času, ko koncept certifikata tipa še ni obstajal. Nikakršnega razloga ni, da odobrenega projektiranja teh zrakoplovov ne bi izvzeli, saj so imela spričevala o plovnosti v času, ko so bila izdana, enak pomen kot certifikat tipa. Namen priložene spremembe uredbe je doseči te cilje, ne da bi se pri tem okrnil prvotni namen zakonodajalca, in tako zagotoviti stalno obratovanje zrakoplovov, ki jih ni mogoče drugače vključiti v sistem EASA. Treba pa je opozoriti, da določbe ali odstavki 10 in 11 člena 2 prenehajo veljati, saj so veljavni samo do 27. marca 2007.
21. Na osnovi pripomb, ki so bile prejete v povezavi s konceptom »določenih plovnostnih specifikacij«, je Agencija ugotovila, da je nastala zmeda, ker dela 21A.173(b)(2) in 21A.184 napačno odražata določbe členov 5.3(b) in 15(1)(b) osnovne uredbe, saj navajata, da »določene plovnostne specifikacije«

predstavljajo osnovo za spričevala o plovnosti z omejitvami. Gre za redakcijsko napako, ki jo je treba odpraviti s spremembo teh določb v delu 21.

IV. Ocena vplivov ukrepa

22. Ocena vplivov ukrepa, ki je navedena v NPA 17, vsebuje 5 morebitnih možnosti za reševanje zadevnega vprašanja. Po razpravi o njihovi izvedljivosti z vidika časovnih omejitev je bilo sprejeto, da sta dejansko izvedljivi samo dve možnosti: zgoraj opisana možnost in možnost »ne ukreniti ničesar«. Na osnovi podrobne ocene, navedene v NPA, na katero ni bilo nobenih negativnih pripomb, je Agencija sklenila, da možnost »ne ukreniti ničesar« ni smiselna. Negativne gospodarske, socialne in mednarodne posledice te možnosti močno prevladujejo nad majhnim številom morebitnih prednosti za varnost in okolje. Zaradi tega je Agencija mnenja, da je ukrep izvzetja, ki omogoča stalno obratovanje zadevnih zrakoplovov, za katere so bila izdana spričevala o plovnosti z omejitvami, najboljša rešitev, pod pogojem da so v tak ukrep vključena ustrezna varovala, ki preprečujejo večanje števila zrakoplovov, narejenih v nekdanji Sovjetski zvezi, v flotah držav članic in spodbujajo vključevanje teh zrakoplovov v regulativni sistem EASA. In prav to je namen spremembe Uredbe Komisije, ki je priložena k temu mnenju.

Köln, 30.1. 2007

P. GOUDOU
Izvršni direktor

Zrakoplovi sovjetskega izvora, na katere se nanaša del 21

Ta seznam vsebuje tipe zrakoplovov, za katere so države članice izdale spričevala o plovnosti ali dovoljenja za letenje. Ta seznam je bil pripravljen na osnovi informacij, ki so bile Agenciji na razpolago; ne gre za uraden dokument, ki bi kakorkoli zavezoval Agencijo.

Treba je poudariti, da se ukrep, naveden v tem mnenju, nanaša samo na zrakoplove, za katere so bila spričevala o plovnosti izdana v skladu z delom 21 (opredelitev izključuje spričevala o plovnosti z omejitvami).

Veliki transportni zrakoplovi

- 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
- Tupoljev
 - Tu-154M
- Jakovljev
 - Jak-40

Rotoplani

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

- Ka-32T

Splošno letalstvo

- Interavia Servis
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- Sukhoi
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29
 - Su-31
 - Su-31M
- Jakovljev
 - Jak-18T
 - Jak-54
 - Jak-55
 - Jak-55M

* V skladu s podatki EASA so države članice za te zrakoplove izdale samo spričevala o plovnosti ali dovoljenja za letenje z omejitvami.