

YTTRANDE nr 1/2007

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, för att medge fortsatt drift av vissa luftfartyg som är registrerade i medlemsstaterna

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar artikel 2 i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽¹⁾ för att medge fortsatt drift av vissa luftfartyg som konstruerats i före detta Sovjetunionen och för närvarande är registrerade i medlemsstaterna. Som beskrivs närmare nedan har byrån för många av dessa luftfartyg inte kunnat fastställa den godkända konstruktionen (typcertifikat eller särskild specifikation för luftvärdighet), vilket är nödvändigt för att utfärda luftvärdighetsbevis på de villkor som anges i denna förordning. För att undvika att dessa luftfartyg beläggs med flygförbud vid utgången av den övergångsperiod som lagstiftaren angett för sådan fastställelse (28 mars 2007), behöver brådskande åtgärder vidtas för en tillfällig lösning.
2. Detta yttrande har antagits i enlighet med det förfarande som angetts av byråns styrelse ⁽²⁾ i enlighet med bestämmelserna i artikel 14 i förordning (EG) nr 1592/2002 ⁽³⁾.

II. Samråd

3. Utkastet till yttrande om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 (meddelande om föreslagen ändring – Notice of Proposed Amendment – NPA nr 17/2006) offentliggjordes på byråns webbplats den 14 november 2006, med en förkortad samrådsperiod med hänsyn till sakens brådskande.
4. Vid samrådsperiodens slut den 25 december 2006 hade byrån mottagit 107 synpunkter från nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privatföretag.
5. Mottagandet av samtliga synpunkter har bekräftats, och dessa har förts in i en förteckning över synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 18 januari 2007. I dokumentet förtecknas samtliga personer och/eller organisationer som lämnat synpunkter samt byråns svar.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 (EUT L 122, 9.5.2006, s. 16).

⁽²⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som skall användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar. EASA MB/7/03, 27.6.2003 ("förfarande för upprättande av bestämmelser").

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003 (EUT L 243, 27.9.2003, s. 5).

6. I de flesta mottagna synpunkter stöds den föreslagna åtgärden, som beskrivs i det följande. Samtidigt som behovet av att lösa frågan om för närvarande registrerade luftfartyg erkänns, framhålls i några synpunkter att åtgärden inte får användas så att det antal luftfartyg som inte helt uppfyller de gällande luftvärdighetskraven enligt EU:s lagstiftning ökar ytterligare. I några krävs till och med att luftfartyg som omfattas av åtgärden inte skall kunna användas i verksamhet utöver den nuvarande, särskilt inte på andra medlemsstaters territorium. I andra framhålls tvärtom att luftfartyg som omfattas av åtgärden inte får diskrimineras av andra medlemsstater, utan bör tillåtas utvidga sina marknadsmöjligheter. Samma aktörer skulle även vilja att åtgärden blev flexiblare, så att luftfartyg som redan hålls i drift i gemenskapen eller köpts av gemenskapsmedborgare kan omfattas av åtgärden. Några skulle föredra att åtgärden tillämpades på alla luftfartyg vars typ redan har godtagits av en medlemsstat.

III. Innehåll i byråns yttrande

7. Avsikten med detta yttrande är att ändra artikel 2 i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽⁴⁾ ("kommissionens förordning") för att medge fortsatt drift av vissa luftfartyg som konstruerats i före detta Sovjetunionen och för närvarande är registrerade i medlemsstaterna. Som förklaras i detalj i det ovannämnda meddelandet om föreslagen ändring skulle byrån fastställa den godkända konstruktionen (typcertifikat eller särskild specifikation för luftvärdighet), vilket är nödvändigt för att utfärda luftvärdighetsbevis för ett antal luftfartyg som var registrerade i medlemsstaterna vid tidpunkten för kommissionsförordningens ikraftträdande och som certifierats på grundval av regler som vid den tidpunkten inte var kända i gemenskapen ⁽⁵⁾. Detta skulle göras före den 28 mars 2007. Tyvärr har ingen sådan fastställelse kunnat ske på grund av bristande stöd från konstruktörerna av dessa produkter ⁽⁶⁾. Nu när fristen för att integrera dessa luftfartyg är på väg att löpa ut är det följaktligen bara ett fåtal som har en möjlighet att omfattas av en EASA-godkänd konstruktion i tid, och många skulle behöva beläggas med flygförbud om ingenting snabbt görs för att finna en omedelbar lösning som tillåter fortsatt drift av luftfartygen. Kommissionen sammankallade därför ett särskilt möte i EASA-kommittén den 19 juni, där man enades om att undersöka frågans omfattning och att utforska möjliga alternativ för att undvika att belägga luftfartyg med flygförbud av det enda skälet att regelverket har förändrats.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 (EUT L 122, 9.5.2006, s. 16).

⁽⁵⁾ För att förenkla skulle sådana regler kunna beskrivas som dem som avses i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

⁽⁶⁾ Inom gemenskapens nuvarande rättsliga ram kan byrån certifiera en luftfartygstyp endast om konstruktören ansöker om detta.

8. Den undersökning som byrån utfört visar att ett antal sovjetkonstruerade luftfartyg som är registrerade i medlemsstaterna är undantagna från gemenskapens behörighet eftersom de uppfyller villkoren i bilaga II till grundförordningen. Registreringsstaterna, som i enlighet med bestämmelserna i ICAO bilaga 8 handlar i samarbete med konstruktionsstaternas ombud, är därför fullt ansvariga för sådana luftfartyg. Om registreringsstaten fortsätter att utfärda normala ICAO-luftvärdighetsbevis för luftfartygen, skall dessa fortsätta att omfattas av den fria rörligheten enligt Chicagokonventionen. Flygplan som används vid kommersiell flygtransport kommer från den 16 juli 2008 att omfattas av bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽⁷⁾ i dess senaste lydelse. Dessa bestämmelser kan påverka den fortsatta driften av sådana luftfartyg eftersom dessa kommer att sakna EASA-luftvärdighetsbevis, såvida bestämmelserna inte ses över dessförinnan.
9. Omkring 300 sovjetkonstruerade luftfartyg ⁽⁸⁾ (se bifogad förteckning för information) omfattas helt av kommissionens förordning och skall ha ett luftvärdighetsbevis som utfärdats i enlighet med dess bilaga – den så kallade Del 21 – för att fortsätta att omfattas av den fria rörligheten i gemenskapen. Om dessa luftfartyg, särskilt de som brukas i kommersiell verksamhet, belades med flygförbud skulle det få betydande ekonomiska konsekvenser såväl för ägarna och operatörerna som för viktiga delar av ekonomin i de medlemsstater där de är registrerade. De flesta aktörer anser att detta vore orättvist, eftersom de berörda personerna inte har något direkt ansvar för situationen och en så radikal åtgärd inte omedelbart kan motiveras från säkerhetssynpunkt. Avsikten med föreliggande yttrande är därför att föreslå ett godtagbart sätt att tillåta fortsatt drift av luftfartygen till dess byrån kan fastställa en lämplig EASA-godkänd konstruktion för flertalet av dem. Detta skulle naturligtvis kräva stöd av konstruktörerna och konstruktionsstatens ombud; utan sådant stöd skulle några av dessa luftfartyg inte längre få hållas i drift i gemenskapen, men ägarna och operatörerna skulle få tid på sig att anpassa sig och vidta de nödvändiga åtgärderna.
10. Det är nu alltför sent och alltför osäkert att föreslå ett fullständigt lagstiftningsförfarande för att ändra övergångsbestämmelserna i grundförordningen ⁽⁹⁾ eller undanta alla dessa luftfartyg från gemenskapens behörighet genom att ändra dess bilaga II. Den enda lösningen är alltså att tillåta fortsatt drift av luftfartygen enligt begränsade luftvärdighetsbevis, förutsatt att de även uppfyller alla andra tillämpliga krav som avser fortsatt luftvärdighet och miljöskydd. Det är dock inte praktiskt möjligt för byrån att före den 28 mars 2007 (se även punkt 7 ovan) i varje enskilt fall fastställa de nödvändiga särskilda specifikationer för luftvärdighet som krävs i artikel 5.3 och 5.4 i grundförordningen och i Del 21A.184. Den åtgärd som föreslås är

⁽⁷⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EUT, 27.12.2006).

⁽⁸⁾ 45 stora flygplan som används i kommersiell verksamhet (huvudsakligen Antonov 24, 26, 28, 72 och 74), 190 tunga helikoptrar (Kamov) och 80 allmänflygplan (huvudsakligen Sukhoi 26/31 och Yak 18/55).

⁽⁹⁾ Den längsta period under vilken luftfartyg som omfattas av gemenskapens lagstiftning kan förbli under nationell kontroll – 42 månader – fastställs i artikel 56 i grundförordningen. Endast ett beslut av lagstiftaren – Europaparlamentet och rådet – kan ändra denna siffra.

därför att ändra kommissionens förordning så att sådana särskilda luftvärdighetsspecifikationer fastställs på grundval av konstruktionsstaternas godkända konstruktion, inbegripet dess information om fortsatt luftvärdighet (luftvärdighetsdirektiv). En sådan åtgärd liknar i själva verket den enligt artikel 2.3 a, som gav typcertifikat som medlemsstaterna utfärdat eller godkänt för välkända produkter fortsatt giltighet. Eftersom en sådan åtgärd inte låter byrån förvärva djupgående kunskaper om de berörda produkternas konstruktion, kan åtgärden dock föreslås endast om konstruktionsstatens ombud bidrar med dessa kunskaper på ett lämpligt sätt som även garanterar tillgången till den nödvändiga informationen om fortsatt luftvärdighet för att uppdatera de särskilda specifikationerna för luftvärdighet.

11. Den föreslagna åtgärden begränsar sig till luftfartyg som redan är registrerade i medlemsstaterna. Medlemsstaterna kan inte registrera ytterligare luftfartyg av samma typer, såvida det för dessa inte har utfärdats en EASA-godkänd konstruktion (typcertifikat eller särskild specifikation för luftvärdighet) som medger att de integreras fullständigt i EASA:s säkerhetssystem. För att undvika att den period under vilken föreliggande bestämmelse utarbetades (från den dag avsikten offentliggjordes, efter det särskilda kommittémöte som avses i punkt 7, till den 28 mars 2007) används för att i gemenskapen införa ytterligare luftfartyg som omfattas av tidigare rättigheter, är åtgärden dessutom endast tillämplig på luftfartyg som var registrerade i en medlemsstat den 1 juli 2006. Detta har ifrågasatts i några synpunkter, eftersom det tycks finnas några luftfartyg som köptes före den dagen och som väntar på att registreras. Byrån ändrade dock inte sitt förslag på denna punkt, eftersom den var rädd att det kunde öppna för missbruk om den begärda flexibiliteten infördes. I själva verket kan det vara svårt att kontrollera att ett luftfartyg har köpts och att avsikten var att registrera det i en medlemsstat. En ytterligare svårighet skulle vara att ange av vem ett sådant luftfartyg skall ha köpts för att omfattas; att införa ett medborgarskapsvillkor skulle kunna betraktas som diskriminerande eller som stående i strid med etableringsfriheten.
12. Den föreslagna åtgärden är endast tillämplig på luftfartyg för vilka en medlemsstat hade utfärdat ett luftvärdighetsbevis före ovannämnda dag. Syftet med denna begränsning är att se till att endast luftfartyg vars säkerhetsstatus är internationellt erkänd och vars fortsatta luftvärdighet stöds officiellt av konstruktionsstaten omfattas. Avsikten med detta är att minimera de risker som är förenade med byråns begränsade kunskaper om konstruktionen. Härigenom kan naturligtvis några luftfartyg som för närvarande flygs enligt nationella begränsade luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd utestängas från åtgärden. Parallellt med detta yttrande avger byrån ett yttrande om flygtillstånd, som om det antas av kommissionen bör medge en lösning för sådana luftfartyg. I det yttrandet föreslås i själva verket att de villkor som medlemsstaterna fastställt för utfärdande av sådana bevis skall ske inom ramen för tidigare rättigheter och att de tillhörande luftvärdighetsbevisen anses vara flygtillstånd som utfärdats i enlighet med Del 21 till den 28 mars 2008. Om sådana tillstånd behöver förlängas måste de efter den dagen utfärdas på nytt på grundval av en konstruktion som byrån uttryckligen har godkänt.

13. Den föreslagna åtgärden är tidsbegränsad; de särskilda specifikationer för luftvärdighet som fastställs på så sätt gäller i endast fem år. Detta motiveras av säkerhetsskäl, eftersom åtgärden, som sagts ovan, inte låter byrån förvärva de nödvändiga tekniska kunskaperna om konstruktionen. Begränsningen kommer alltså att skapa ett incitament för konstruktörerna att hjälpa byrån att fastställa den nödvändiga godkända konstruktionen för att integrera deras luftfartyg helt i EASA:s system. Om byrån, efter en detaljerad teknisk utvärdering, inte skulle kunna fastställa en godkänd konstruktion före utgången av denna period, skulle det kunna bli så att några luftfartyg inte får något luftvärdighetsbevis och inte längre får flygas inom medlemsstaternas territorium. Denna begränsning har ifrågasatts i ett par synpunkter. Några aktörer skulle av kontraktsskäl vilja att övergångsperioden förlängdes till slutet av sommarsäsongen 2012⁽¹⁰⁾. Andra föreslår en flexibilitet som skulle tillåta att perioden förlängdes för luftfartyg som är under godkännande, när det behövs mer tid för att avsluta förfarandet. I en annan synpunkt föreslås en halvtidsöversyn för att i god tid utvärdera begränsningens följder. Inte heller på denna punkt har byrån frångått sitt förslag, eftersom det vid behov skulle vara möjligt att ändra kommissionens förordning utifrån utvecklingen om kommissionen anser att det är nödvändigt. I detta perspektiv är den föreslagna halvtidsöversynen ett rimligt förslag, men byrån kan göra en sådan utan att det behöver införas något rättsligt krav i förordningen. Det förefaller dessutom vara olämpligt att anse att förlängningar oundvikligen måste föreslås.
14. Även om detta yttrande utarbetades i syfte att ta itu med frågan om luftfartyg som konstruerats i sovjetsystemet, anges inte detta uttryckligen i den föreslagna åtgärden. Den blir följaktligen tillämplig på luftfartyg som inte har fått behålla tidigare rättigheter eller för vilka inget EASA-typcertifikat har fastställts hittills, så snart de uppfyller de tillämpliga villkoren. Det bör dock betonas att mycket få luftfartyg ännu inte har införts i EASA:s system. Undantagen avser luftfartyg för vilka ingen konstruktionsorganisation som är beredd att samarbeta med byrån har kunnat fastställas. I sådana fall anser byrån att det normala förfarandet är att fastställa särskilda specifikationer för luftvärdighet i varje enskilt fall, precis som den föreslår för luftfartyg utan konstruktionsinnehavare – ”herrelösa” luftfartyg – som enligt Del 21 inte är kvalificerade för typcertifikat, men som har visat sig vara tillräckligt säkra för att få fortsätta att flygas.
15. När det gäller luftfartyg som konstruerats i de stater som anslutit sig till gemenskapen efter grundförordningens ikraftträdande är avsikten inte att inbegripa dem i den föreslagna åtgärden. Ett parallellt förfarande har med de berörda nationella luftfartsmyndigheternas stöd inletts för att integrera dem helt i EASA:s system. Om inget typcertifikat kan fastställas i tid eller om sådana luftfartyg har blivit ”herrelösa” på grund av bristande stöd av konstruktionsinnehavarna, kan begränsade luftvärdighetsbevis utfärdas för dem i varje enskilt fall. Byrån överväger att utfärda de nödvändiga särskilda specifikationerna för luftvärdighet med hjälp av de berörda nationella luftfartsmyndigheterna.

⁽¹⁰⁾ Operatörer av luftfartyg som används vid uppdragsflygning inom jordbruket.

16. Genom att fastställa de nödvändiga särskilda specifikationerna för luftvärdighet utgör den planerade åtgärden rättslig grund för nationella luftfartsförvaltningar vid utfärdande av de begränsade luftvärdighetsbevisen. Sådana särskilda specifikationer för luftvärdighet är konstruktionsgodkännanden och inbegriper alla nödvändiga villkor och begränsningar för att sörja för en säkerhets- och miljöskyddsnivå som är likvärdig med den som uppnås genom kontrollen av hur certifieringsgrunder som fastställts i enlighet med Del 21 uppfylls. Byrån ser inget skäl att i dessa särskilda specifikationer för luftvärdighet införa begränsningar som skulle förhindra att de berörda luftfartygen användes i verksamhet som de för närvarande används i. Dessutom skulle det motverka åtgärdens syfte att införa sådana begränsningar. Det skulle i alla händelser vara svårt att motivera ytterligare begränsningar, eftersom samma luftfartyg inte skulle omfattas av dessa begränsningar om det registrerades i ett tredjeland. Luftfartyg som omfattas av den föreslagna åtgärden kommer följaktligen att få medföra passagerare eller frakt om de får göra det för närvarande. De begränsade luftvärdighetsbevisen i fråga utgör bevis som utfärdats i enlighet med grundförordningen och omfattas av bestämmelserna i dess artikel 8. De måste godtas av alla medlemsstater, som för luftfartyget i fråga inte får införa driftvillkor som är mer långtgående än dem som finns i de särskilda specifikationerna för luftvärdighet.
17. Det är dock inte allmän praxis att använda luftfartyg med ett begränsat luftfärdighetsbevis i kommersiell verksamhet. I den nyligen godkända utvidgningen av förordning nr 3922/91 till kommersiella flygtransporter med flygplan krävs att sådana luftfartyg har ett "normalt" luftvärdighetsbevis som utfärdats i enlighet med förordningen. Även om ordet "normalt" inte specificeras i förordningen kan det förstås som att betyda ett vanligt luftvärdighetsbevis, vilket därför utesluter begränsade luftvärdighetsbevis. Detta bör rättas till innan den nämnda utvidgningen träder i kraft (antagligen i juni 2008). Byrån avser att ta itu med denna fråga vid utarbetandet av tillämpningsföreskrifterna för grundförordningens utvidgning till flygtransporter och kommer att lägga fram förslag till kommissionen i vederbörlig ordning.
18. I synpunkterna har det nämnts att det är internationell praxis att anse att luftfartyg med begränsat luftvärdighetsbevis inte omfattas av den fria rörlighet som Chicagokonventionen medger. Europaregistrerade luftfartyg som har ett begränsat luftvärdighetsbevis skulle följaktligen kunna bli föremål för begränsningar av andra stater som är avtalsparter till ICAO. I detta sammanhang vill byrån förklara att gemenskapen, samtidigt som ICAO:s miniminormer enligt bilaga 8 uppfylls helt, har beslutat att införa strängare krav, eftersom ICAO:s gällande luftvärdighetsnormer ansetts vara otillräckliga för att sörja för en tillräcklig skyddsnivå för medborgarna. De grundläggande krav som finns i bilaga I till förordning nr 1592/2002 sörjer härigenom alltså för att ICAO:s normer uppfylls, samtidigt som det omvända förhållandet kanske inte gäller. Detta kan innebära att rörelsefriheten enligt Chicagokonventionen och i tillämpliga fall bilaterala luftfartsavtal för luftfartyg som inte uppfyller gemenskapens grundläggande krav, men som likväl uppfyller ICAO:s normer, inte får begränsas. Så är fallet för de luftfartyg som omfattas av den föreslagna åtgärden, eftersom ett antal stater som är

avtalsparter till ICAO har utfärdat normala luftvärdighetsbevis för dem, och ingen bestred att de uppfyllde ICAO:s tillämpliga normer. För att undvika varje missförstånd kommer det på de begränsade certifikaten att stå att de uppfyller ICAO:s normer. Alla ICAO-stater bör godta detta, eftersom det vore diskriminerande om samma luftfartygstyp behandlades olika beroende på om den var registrerad i en EU-medlemsstat eller i andra ICAO-stater.

19. När det gäller fortsatt luftvärdighet omfattas luftfartyg med ett begränsat luftvärdighetsbevis av bestämmelserna om underhåll av luftfartyg (Del M) i kommissionens förordning nr 2042/2003. För sådana luftfartyg skall därför ett granskningsbevis avseende luftvärdighet utfärdas, som sett till giltigheten skall uppfylla de tillämpliga bestämmelserna i den förordningen. Det måste påpekas att, bland de aktuella luftfartygen, stora luftfartyg och luftfartyg som brukas vid kommersiell flygtransport redan skall uppfylla sådana bestämmelser och att den bristfälliga tillgången till konstruktionsuppgifter tyvärr har gjort det praktiskt taget omöjligt att utfärda godkännanden enligt Del 145 och certifikat enligt Del 66 för de aktuella luftfartygen. Sådana luftfartyg flyger följaktligen olagligt. Detsamma kommer att hända med alla andra luftfartyg när Del M träder i kraft helt den 28 september 2008. Byrån och några av de mest berörda medlemsstaterna arbetar därför parallellt med att finna en lösning på grundval av bestämmelserna i artikel 10.5 och 10.6 i grundförordningen. Även om ett sådant undantag endast skulle avse underhåll av luftfartyg av typen An-26, skulle det gå att anpassa till andra luftfartygstyper på liknande villkor. Detta bör göra det möjligt att i en tillräckligt kontrollerad miljö vederbörligen underhålla luftfartyg med ett begränsat luftfartygsbevis som utfärdats i enlighet med den föreslagna åtgärden.
20. Under utarbetandet av den ändring av kommissionens förordning nr 1702/2003 som är nödvändig för att återspegla den ovan beskrivna åtgärden insåg byrån att den ändrade artikeln, som redan är svårbegriplig, skulle bli alltför komplex om tillfället inte greps att ge den en ny struktur. Byrån ansåg också att det var lämpligt att klargöra hur den första meningen i punkt 2.3 skall tolkas, eftersom det finns några luftfartyg som konstruerades vid en tid när begreppet typcertifikat inte fanns. Detta är inget skäl att inte låta deras godkända konstruktion omfattas av tidigare rättigheter, eftersom de luftvärdighetsbevis som utfärdades för luftfartygen på den tiden hade samma värde som ett typcertifikat. Avsikten med den bifogade ändringen av förordningen är att uppfylla dessa syften utan att påverka lagstiftarens ursprungliga föresats mer än nödvändigt, för att tillåta fortsatt drift av luftfartyg som inte på annat sätt kan överföras till EASA:s system. Det bör dock påpekas att bestämmelserna i artikel 2.10 och 2.11 försvinner, eftersom de gäller endast till den 27 mars 2007.
21. Av de synpunkter som mottogs om begreppet ”särskilda specifikationer för luftvärdighet” insåg byrån att viss förvirring uppstått till följd av att Del 21A.173 b 2 och 21A.184 inte återspeglar bestämmelserna i artiklarna 5.3 b och 15.1 b i grundförordningen på ett riktigt sätt, eftersom det där står att grunden för begränsade luftvärdighetsbevis är ”särskilda certifieringsspecifikationer”. Det rör sig helt klart om ett redaktionellt misstag, som måste rättas till genom att dessa bestämmelser i Del 21 ändras.

IV. Bedömning av förslagets konsekvenser

22. I den konsekvensbedömning som finns i NPA nr 17 urskiljs fem möjliga alternativ för att ta itu med den aktuella frågan. Efter en diskussion om deras genomförbarhet utifrån de snäva tidsramarna drogs dock slutsatsen att endast två faktiskt var möjliga: det som beskrivs ovan och alternativet ”inga åtgärder”. På grundval av den detaljerade utvärdering som finns i NPA:n, som inte bestrids i någon av de mottagna synpunkterna, drar byrån den slutsatsen att alternativet ”inga åtgärder” inte är genomförbart. Dess negativa ekonomiska, sociala och internationella konsekvenser överstiger i hög grad de få eventuella säkerhets- och miljövinster. Byrån anser därför att en åtgärd med bibehållande av tidigare rättigheter som tillåter fortsatt drift av de berörda luftfartygen enligt begränsade luftvärdighetsbevis är den bästa vägen framåt, förutsatt att lämpliga garantier byggs in i en sådan bestämmelse för att undvika att luftfartyg som konstruerats i före detta Sovjetunionen sprids till medlemsstaternas flotta samt uppmuntra en integrering av dessa luftfartygstyper i EASA:s regelsystem. Detta är syftet med den ändring av kommissionens förordning som bifogas detta yttrande.

Köln, den 30 januari 2007

P. Goudou
Verkställande direktör

Sovjetkonstruerade luftfartyg som omfattas av Del 21

Här förtecknas luftfartygstyper för vilka medlemsstaterna har utfärdat luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. Förteckningen har sammanställts på grundval av den information som står till byråns förfogande och är inget formellt dokument som binder byrån.

Det skall påpekas att endast luftfartyg för vilka ett luftvärdighetsbevis enligt definitionen i Del 21 (vilken utesluter begränsade luftvärdighetsbevis) skulle omfattas av den åtgärd som beskrivs i detta yttrande.

Stora transportflygplan

- 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

Rotorluftfartyg

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

Allmänflyg

- 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

* Enligt EASA:s register har medlemsstaterna endast utfärdat begränsade luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd för sådana luftfartyg.