

## Forslag til

### KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) nr. .../..

af [...]

**om 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**

**(EØS-relevant tekst)**

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til 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<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "grundforordningen"), særlig artikel 2, 5 og 6,

under henvisning til 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<sup>2</sup> (i det følgende benævnt "kommissionsforordningen"), særlig artikel 2 og punkt 21A.173(b)(2) og 21A.184 i bilaget (del 21) og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Luftfartøjer, som falder ind under grundforordningens bestemmelser, skal have et luftdygtighedsbevis eller en flyvetilladelse, der er udstedt i overensstemmelse med kommissionsforordningen inden den 28. marts 2007. Denne dato er i grundforordningens artikel 56 angivet som sidste frist for, hvornår medlemsstaterne må varetage konstruktionsrelaterede aktiviteter, som er agenturets ansvar. Hvis luftfartøjerne ikke har et sådant luftdygtighedsbevis eller flyvetilladelse, må EU-luftfartsforetagender ikke længere anvende dem inden for medlemsstaternes geografiske område.
- (2) I henhold til kommissionsforordningen skal Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") inden den 28. marts 2007 fastlægge den godkendte konstruktion, som er nødvendig for at udstede luftdygtighedsbeviser eller flyvetilladelser for en række luftfartøjer, som ved kommissionsforordningens ikrafttræden var registreret i medlemsstaterne, men som ikke faldt ind under bestemmelserne i forordningens artikel 2, stk. 3,

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

litra a). Denne fastlæggelse kunne ikke gennemføres, fordi materielkonstruktørerne ikke medvirkede hertil.

- (3) Der bør først udstedes permanente luftdygtighedsbeviser, når agenturet har kunnet godkende luftfartøjernes konstruktion efter teknisk evaluering af materiellet, men begrænsede luftdygtighedsbeviser kan udstedes med en begrænset gyldighedsperiode, så mange af disse luftfartøjer fortsat kan anvendes, og så agenturet får mulighed for at undersøge konstruktionen. Sådanne begrænsede luftdygtighedsbeviser skal udstedes på grundlag af specifikke luftdygtighedsspecifikationer jf. bestemmelserne i grundforordningens artikel 5, stk. 3, litra b), og artikel 15, stk. 1, litra b), samt kommissionsforordningens del 21A.184. Agenturet kan ikke længere vedtage sådanne specifikationer inden den 28. marts 2007.
- (4) Som det er sket med de fleste luftfartøjer med et typecertifikat udstedt af en medlemsstat før den 28. september 2003, kan der fastlægges en godkendt konstruktion ved henvisning til konstruktionsstatens. En sådan fastlæggelse foretages kun for luftfartøjer, som medlemsstaterne har udstedt luftdygtighedsbeviser for efter definitionen i kommissionsforordningen, hvilket ikke omfatter begrænsede luftdygtighedsbeviser og flyvetilladelser. Det skal også sikres, at der kun medtages luftfartøjer, hvor den myndighed, der repræsenterer konstruktionsstaten, har accepteret via en samarbejdsaftale at bistå agenturet med det løbende tilsyn med den således fastlagte godkendte konstruktion.
- (5) Fastlæggelsen af godkendt konstruktion forudsætter en ændring af artikel 2 i kommissionsforordningen. En sådan ændring ville gøre artiklen svær at forstå, hvorfor den må omskrives.
- (6) I kommissionsforordningens artikel 2, stk. 3, litra a), henvises der kun til luftfartøjer, som har fået udstedt et typecertifikat. En række luftfartøjer, som kan falde ind under artiklens videreførelsesordning, har aldrig fået et typecertifikat, fordi der ikke krævedes sådanne dokumenter efter de ICAO-standarder, som gjaldt, da luftfartøjerne blev konstrueret og certificeret. Bestemmelserne må tydeliggøres for at sikre, at sådanne luftfartøjer fortsat kan få udstedt luftdygtighedsbevis.
- (7) Ved gennemgangen af de foreliggende forhold blev der opdaget en redigeringsfejl i del 21A.173(b)(2) og del 21A.184, hvor der henvises til "særlige certificeringsspecifikationer" i stedet for "specifikke luftdygtighedsspecifikationer" jf. grundforordningens artikel 5, stk. 3, litra b), og artikel 15, stk. 1, litra b). Teksten skal ændres for at undgå misforståelser og juridisk uvished.
- (8) Foranstaltningerne, som foreskrives i denne forordning, er baseret på den udtalelse<sup>3</sup>, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med grundforordningens artikel 12, stk. 2, litra b), og artikel 14, stk. 1.
- (9) Foranstaltningerne, som foreskrives i denne forordning, er i overensstemmelse med udtalelsen<sup>4</sup> fra Udvalget for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, som er nedsat ved artikel 54, stk. 3, i grundforordningen.

---

<sup>3</sup> Udtalelse nr. 5/2005.

(10) Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

Artikel 2 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 ændres til følgende artikler:

#### *”Artikel 2*

##### *Certificering af materiel, dele og apparatur*

1. Der udstedes certifikater for materiel, dele og apparatur som anført i del 21.
2. Uanset stk. 1 er luftfartøjer, herunder alt installeret materiel, dele og apparatur, som ikke er registreret i en medlemsstat, undtaget fra bestemmelserne i subpart H og I i del 21.
3. Hvis der i del 21 henvises til, at bestemmelserne i del M skal finde anvendelse eller skal overholdes, og del M ikke er trådt i kraft, finder de gældende nationale bestemmelser i stedet anvendelse.

#### *Artikel 2a*

##### *Fortsat gyldighed af typecertifikater, supplerende typecertifikater og derpå baserede luftdygtighedsbeviser*

1. For så vidt angår materiel, for hvilket en medlemsstat inden den 28. september 2003 har udstedt et typecertifikat eller et dokument, der kan danne grundlag for udstedelse af et luftdygtighedsbevis, gælder følgende bestemmelser:
  - (a) Dette materiel skal anses for at have fået udstedt et typecertifikat i overensstemmelse med denne forordning, når:
    - (i) grundlaget for materiellets typecertifikat var:
      - det gældende JAA-typecertificeringsgrundlag for materiel, der har fået udstedt et certifikat i henhold til JAA-procedurer som defineret i JAA's specifikationsblad for dette materiel, eller
      - for andet materiel, det typecertificeringsgrundlag, som var defineret i typecertifikatets specifikationsblad i konstruktionsstaten, hvis denne konstruktionsstat var:

---

<sup>4</sup> [endnu ikke afgivet]

- en medlemsstat, medmindre agenturet under særlig hensyntagen til luftdygtighedsbestemmelser og driftserfaring fastsætter, at dette typecertificeringsgrundlag ikke sikrer et sikkerhedsniveau, der svarer til det niveau, som kræves i grundforordningen og i denne forordning, eller
  - en stat, med hvilken en medlemsstat havde undertegnet en bilateral luftdygtighedsaftale eller indgået en tilsvarende ordning, i henhold til hvilken sådanne former for materiel har fået udstedt et certifikat på grundlag af de luftdygtighedsbestemmelser, der var gældende i den pågældende konstruktionsstat, medmindre agenturet fastsætter, at disse luftdygtighedsbestemmelser, denne driftserfaring eller den pågældende stats sikkerhedsniveau ikke svarer til det niveau, der kræves i grundforordningen og i denne forordning
  - agenturet foretager en første vurdering af virkningen af de to ovennævnte bestemmelser med henblik på at afgive en udtalelse til Kommissionen. Denne udtalelse omfatter også eventuelle ændringer til den nuværende forordning.
- (ii) miljøbeskyttelseskravene var de krav, der i henhold til bilag 16 til Chicago-konventionen skulle finde anvendelse på materiellet
- (iii) de gældende luftdygtighedsdirektiver var dem, der var gældende i konstruktionsstaten.
- (b) Konstruktionen af et individuelt luftfartøj, som var opført i en medlemsstats register inden den 28. september 2003, anses for at være blevet godkendt i overensstemmelse med denne forordning, når:
- (i) dets grundlæggende typekonstruktion var del af et i litra a) omhandlet typecertifikat
  - (ii) alle ændringer af denne grundlæggende konstruktion, som ikke henhørte under typecertifikatindehaverens ansvar, blev godkendt, og når
  - (iii) de luftdygtighedsdirektiver, som blev udstedt eller vedtaget af registreringsmedlemsstaten inden den 28. september 2003, blev overholdt, herunder enhver ændring af konstruktionsstatens luftdygtighedsdirektiver, som var godkendt af registreringsmedlemsstaten.
- (c) Agenturet fastlægger inden den 28. marts 2007 typecertifikatet for de former for materiel, som ikke opfylder betingelserne i litra a).
- (d) Agenturet fastlægger inden den 28. marts 2007 typecertifikatets specifikationsblad for støj for alt det i litra a) omhandlede materiel. Indtil dette er fastlagt, kan medlemsstaterne fortsat udstede støjcertifikater i overensstemmelse med gældende nationale bestemmelser.
2. For så vidt angår supplerende typecertifikater udstedt af en medlemsstat i henhold til JAA-procedurer eller gældende nationale procedurer, og for så vidt angår ændringer af materiel, som blev foreslået af personer, der ikke var typecertifikatindehaveren af materiellet, og som blev godkendt af en medlemsstat i henhold til gældende nationale procedurer, anses det supplerende typecertifikat eller større ændring, hvis det var gyldigt den 28. september 2003, for at være udstedt i henhold til denne forordning.

3. For materiel, som var ved at blive typecertificeret via JAA eller en medlemsstat den 28. september 2003, gælder følgende:
  - (a) hvis et materiel er ved at blive certificeret af flere medlemsstater, anvendes det mest fremskredne af disse projekter som reference
  - (b) punkt 21A.15(a), (b) og (c) i del 21 finder ikke anvendelse
  - (c) uanset punkt 21A.17(a) i del 21 skal grundlaget for typecertificeringen være det, der er fastlagt af JAA, eller i påkommende tilfælde af medlemsstaten på datoen for ansøgningen om godkendelsen
  - (d) den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført i henhold til JAA's eller medlemsstaternes procedurer, anses for at være foretaget af agenturet med henblik på at opfylde punkt 21A.20(a) og (b) i del 21.
  
4. For materiel, der har et nationalt typecertifikat eller tilsvarende, og for hvilket en medlemsstats godkendelse af en ændring endnu ikke var afsluttet på den dato, hvor typecertifikatet blev udarbejdet i overensstemmelse med denne forordning, gælder følgende:
  - (a) hvis en godkendelsesproces udføres af flere medlemsstater, anvendes det mest fremskredne projekt som reference
  - (b) punkt 21A.93 i del 21 finder ikke anvendelse
  - (c) det gældende typecertificeringsgrundlag er det, JAA eller eventuelt medlemsstaten havde fastlagt på datoen for ansøgningen om godkendelse af ændringen
  - (d) den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført i henhold til JAA's eller medlemsstaternes procedurer, anses for at være foretaget af agenturet med henblik på at opfylde punkt 21A.103(a)(2) og (b) i del 21.
  
5. For supplerende typecertifikater, som var ved at blive certificeret af en medlemsstat den 28. september 2003 i henhold til de gældende JAA-procedurer for supplerende typecertificering, og for større ændringer af materiel, som blev foreslået af andre personer end indehaveren af materiellets typecertifikat, og som var ved at blive certificeret af en medlemsstat den 28. september 2003 i henhold til gældende nationale procedurer, gælder følgende:
  - (a) hvis en certificeringsproces udføres af flere medlemsstater, anvendes det mest fremskredne projekt som reference
  - (b) punkt 21A.113 (a) og (b) i del 21 finder ikke anvendelse
  - (c) det gældende certificeringsgrundlag er det, JAA eller eventuelt medlemsstaten havde fastlagt på datoen for ansøgningen om et supplerende typecertifikat eller om godkendelse af en større ændring
  - (d) den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført i henhold til JAA's eller medlemsstaternes procedurer, anses for at være foretaget af agenturet med henblik på at opfylde punkt 21A.115(a) i del 21.
  
6. For materiel, der havde et nationalt typecertifikat eller et tilsvarende certifikat, og for hvilket det gælder, at processen for godkendelse af en større reparationskonstruktion, der gennemførtes af en medlemsstat, ikke var afsluttet på det tidspunkt, hvor typecertifikatet fastlægges i overensstemmelse med denne forordning, anses den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført i

henhold til JAA's eller medlemsstaternes procedurer, for at være foretaget af agenturet med henblik på at opfylde punkt 21A.433(a) i del 21.

7. Et luftdygtighedsbevis, der er udstedt af en medlemsstat, og som bekræfter, at certifikatet er i overensstemmelse med et typecertifikat, der er fastlagt i overensstemmelse med stk. 1, anses for at være i overensstemmelse med denne forordning.

## *Artikel 2b*

### *Fortsat drift af visse luftfartøjer, der er registreret i medlemsstaterne*

1. Hvis et luftfartøj ikke er omfattet af bestemmelserne i artikel 2a, men af en medlemsstat har fået et luftdygtighedsbevis inden den 1. juli 2006 og på denne dato var registreret i medlemsstaten, anses de specifikke luftdygtighedsspecifikationer for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning, hvis følgende betingelser er opfyldt:

(a) de gældende specifikke luftdygtighedsspecifikationer er typecertifikatets specifikationsblad og specifikationsblad for støj eller tilsvarende dokumenter udstedt af konstruktionsstaten, forudsat konstruktionsstaten har indgået samarbejdsaftale med agenturet om sikring af et sådant luftfartøjs konstruktions vedvarende luftdygtighed

(b) miljøbeskyttelseskravene er de krav, der i henhold til bilag 16 til Chicago-konventionen skal finde anvendelse på luftfartøjet

(c) de gældende luftdygtighedsdirektiver er de obligatoriske regler for vedvarende luftdygtighed i konstruktionsstaten.

2. De specifikke luftdygtighedsspecifikationer, som omhandles i stk. 1, giver mulighed for at videreføre den type flyveoperationer, som luftfartøjet hidtil er anvendt til, indtil den 28. marts 2012, medmindre de erstattes af en konstruktions- og miljøgodkendelse udstedt af agenturet i overensstemmelse med denne forordning.

.

## *Artikel 2c*

### *Fortsat gyldighed af certificering af dele og apparatur*

1. Godkendelser af dele og apparatur, som er udstedt af en medlemsstat og gyldige den 28. september 2003, anses for at være udstedt i overensstemmelse med denne forordning.

2. For dele og apparatur, for hvilke en godkendelses- eller tilladelsesproces var ved at blive gennemført af en medlemsstat den 28. september 2003, gælder følgende:

(a) hvis en godkendelsesproces udføres af flere medlemsstater, anvendes det mest fremskredne projekt som reference

(b) punkt 21A.603 i del 21 finder ikke anvendelse

(c) de gældende datakrav i henhold til punkt 21A.605 i del 21 er de krav, som gjaldt i den pågældende medlemsstat på den dato, hvor der blev indgivet ansøgning om godkendelse eller tilladelse

(d) den kontrol af overholdelsen af kravene, der er gennemført af den relevante medlemsstat, anses for at være foretaget af agenturet med henblik på at opfylde punkt 21A.606(b) i del 21.”

#### *Artikel 2*

Ordene "særlige certificeringsspecifikationer" i del 21A.173(b)(2) og del 21A.184 erstattes af ordene "specifikke luftdygtighedsspecifikationer".

#### *Artikel 3*

##### *Ikrafttræden*

Denne forordning træder i kraft den 28. marts 2007.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Kommissionens vegne  
medlem af Kommissionen*