

ADVIES nr. 01/2007

**VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE
LUCHTVAART**

**voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG)
nr. 1702/2003 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften
inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en
aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de
certificering van ontwerp- en productieorganisaties, om te voorzien in de
voortzetting van het gebruik van bepaalde luchtvaartuigen geregistreerd in
lidstaten**

I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie voor te stellen artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1702/2003¹ van de Commissie te wijzigen om te voorzien in een voortzetting van het gebruik van bepaalde luchtvaartuigen, ontworpen in de voormalige Sovjet-Unie en op dit moment geregistreerd in lidstaten. Zoals hieronder verder wordt uiteengezet, is het Agentschap niet in staat geweest voor veel van deze luchtvaartuigen een goedgekeurd ontwerp vast te stellen (Typecertificaat of specifieke luchtwaardigheidsspecificaties – SAS), wat noodzakelijk is voor de afgifte van luchtwaardigheidscertificaten volgens de in deze verordening gespecificeerde voorwaarden. Om te voorkomen dat deze luchtvaartuigen aan de grond worden gehouden aan het eind van de overgangperiode, omschreven door de wetgever voor een dergelijke vaststelling (28 maart 2007), moeten er dringende maatregelen genomen worden voor een tijdelijke oplossing.
2. Dit advies is vastgesteld volgens de door de raad van het bestuur van het Agentschap aangegeven procedure², in overeenstemming met de bepalingen van artikel 14 van Verordening (EG) nr. 1592/2002³.

II. Raadpleging

3. Het ontwerpadvies betreffende een verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie werd op 14 november 2006 op de website van het Agentschap geplaatst. (NPA-document 17-2006).
4. Op de sluitingsdag voor het indienen van commentaar, 25 december 2006, had het Agentschap 107 reacties ontvangen van burgerluchtvaartautoriteiten, professionele organisaties en privéondernemingen.
5. Alle ontvangen opmerkingen zijn bevestigd en opgenomen in een "Comment Response Document" (CRD), dat op 18 januari 2007 op de website van het Agentschap is gepubliceerd. Het CRD bevat een lijst van alle personen en/of organisaties die commentaar hebben geleverd, alsmede het antwoord van het Agentschap.
6. Uit het grootste gedeelte van de ontvangen opmerkingen blijkt steun voor de hierna beschreven voorziene wijziging. Een aantal erkent weliswaar de

¹ Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB nr. L243 van 27.9.2003, blz.6). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 706/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 (PB nr. L 122 van 9.5.2006, blz. 16).

² Besluit van de raad van bestuur betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het afgeven van adviezen, certificaten, specificaties en richtsnoeren. EASA MB/7/03 of 27.06.2003 ("Rulemaking Procedure").

³ Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (PB nr. L 240 van 7.9.2002, blz.1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1701/2003 van de Commissie van 24 september 2003 (PB nr. L 243 van 27.9.2003, blz. 5).

noodzaak om de kwestie van de op dit moment geregistreerde luchtvaartuigen op te lossen, maar dringt erop aan dat de maatregelen niet mogen worden gebruikt om de vloot van luchtvaartuigen die niet volledig voldoen aan het huidige luchtwaardigheidsregime, nog verder uit te breiden. Enkele belanghebbenden verlangen zelfs dat luchtvaartuigen die profijt hebben van de maatregel, niet in staat mogen zijn om hun activiteiten verder uit te breiden dan hun huidige, in het bijzonder op het grondgebied van lidstaten. Sommigen dringen juist aan dat luchtvaartuigen onderhevig aan de maatregel, niet gediscrimineerd mogen worden door andere lidstaten en toegestaan zouden moeten worden om hun marktaandeel uit te breiden. Ook zouden zij willen dat er meer flexibiliteit ingevoerd wordt in de maatregel, zodat de luchtvaartuigen die al opereren in de Gemeenschap, of gekocht zijn door inwoners van de Gemeenschap, kunnen profiteren van de maatregel. Anderen hebben liever dat de maatregel ook toegepast kan worden op alle luchtvaartuigen waarvan het type al geaccepteerd was door een lidstaat.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

7. Dit advies heeft tot doel artikel 2 van Verordening (EG) nr. 1702/2003⁴ te wijzigen om het gebruik van bepaalde, in de voormalige Sovjet-Unie ontworpen en op dit moment in lidstaten geregistreerde luchtvaartuigen voort te zetten. Zoals in de hierboven vermelde aankondiging van wijzigingsvoorstellen (NPA) in detail uitgelegd wordt, was het nodig dat het Agentschap een goedgekeurd ontwerp (typecertificaat of SAS) vaststelde, noodzakelijk om een luchtwaardigheidscertificaat af te geven voor een aantal luchtvaartuigen geregistreerd in lidstaten tijdens het van kracht worden van de Commissieverordening, welke nog niet waren gecertificeerd naar de wettelijke richtlijnen op dat moment bekend in de Gemeenschap⁵. Dit moest gebeuren voor 28 maart 2007. Jammer genoeg kon deze vaststelling niet plaatsvinden door het gebrek aan medewerking van de ontwerpers van deze producten⁶. Een gevolg hiervan is, nu de deadline voor integratie van deze luchtvaartuigen naderbij komt, enkele luchtvaartuigen maar de kans hebben om te zijner tijd onder een door het EASA goedgekeurd ontwerp te vallen, en vele aan de grond zouden moeten blijven als er niet snel iets wordt ondernomen om een onmiddellijke oplossing te verzorgen die hen in staat stelt om te blijven opereren. De Commissie heeft hiervoor op 19 juli een speciale vergadering van de EASA-commissie bijeengeroepen, waar overeengekomen werd om de omvang van de kwestie te onderzoeken en mogelijke opties te onderzoeken om te voorkomen dat luchtvaartuigen aan de grond komen te staan enkel en alleen omdat het regelgevingskader is veranderd.

⁴ Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB nr. L243 van 27.9.2003, blz.6). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 706/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 (PB nr. L 122 van 9.5.2006, blz. 16).

⁵ Ter vereenvoudiging zouden dit soort richtlijnen omschreven kunnen worden als die, vermeld in Verordening (EG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.

⁶ In het huidige communautaire wettelijke kader kan het Agentschap een luchtvaartuig alleen certificeren op verzoek van de ontwerper.

8. Het onderzoek uitgevoerd door het Agentschap toont aan dat een aantal luchtvaartuigen met een Sovjet-ontwerp, geregistreerd in de lidstaten, buiten de reikwijdte valt van de Gemeenschapsbevoegdheid omdat ze voldoen aan de voorwaarden van bijlage II van de basisverordening. Deze luchtvaartuigen vallen volledig onder de verantwoording van de landen van registratie, die optreden overeenkomstig de bepalingen van ICAO-bijlage 8, in samenwerking met de gemachtigde vertegenwoordiger van het land van ontwerp. Als zij een volgens ICAO-normen luchtwaardigheidscertificaat, afgegeven door het land van registratie, blijven ontvangen, zullen ze kunnen blijven profiteren van de bewegingsvrijheid toegekend door het verdrag van Chicago. Wanneer deze luchtvaartuigen, vliegtuigen zijn die ingezet worden voor commercieel luchttransport, zullen ze vanaf 16 juli 2008 vallen onder de bepalingen van de aangepaste Verordening (EEC) 3922/91 van de Raad⁷. Deze bepalingen kunnen invloed hebben op voorzetting van het gebruik, omdat ze geen EASA-luchtwaardigheidscertificaat inhouden, tenzij deze voorzieningen in de tussentijd zijn herzien.
9. Ongeveer 300 luchtvaartuigen⁸ van Sovjet-ontwerp (raadpleeg de toegevoegde lijst voor informatiedoeleinden) zijn volledig onderworpen aan de verordening van de Commissie en zouden in het bezit moeten zijn van een luchtwaardigheidscertificaat afgegeven in overeenstemming met de bijlage - het zogeheten deel 21 - om voordeel te blijven houden van vrijheid van beweging in de Gemeenschap. Het aan de grond houden van deze luchtvaartuigen, speciaal die, die ingezet worden voor commerciële doeleinden, zou een substantiële economische invloed hebben op de eigenaren en gebruikers, als ook op substantiële gedeelten van de economie van de lidstaten waar ze geregistreerd zijn. Dit wordt door de meeste aandeelhouders als oneerlijk gezien, omdat getroffen personen geen directe verantwoordelijkheid hebben voor deze situatie en er geen onmiddellijke veiligheidsreden is voor zo'n radicale daad. Het huidige advies richt zich daarom op het voorstellen van een acceptabele wijze zodat het gebruik kan worden voortgezet, tot er voor het merendeel een geschikt door het EASA goedgekeurd ontwerp kan worden vastgesteld door het Agentschap. Dit heeft natuurlijk de steun nodig van de ontwerpers en de goedgekeurde vertegenwoordigers van het land van ontwerp; als deze steun niet verkregen kan worden, zullen sommige van deze luchtvaartuigen niet meer gemachtigd zijn om gebruikt te worden in de Gemeenschap, maar hun eigenaren en gebruikers zouden tijd hebben gehad om zich aan te passen en de noodzakelijke maatregelen te nemen.
10. Het is nu te laat en te onzeker om een volledig wettelijk proces te overwegen, om de overgangsbepalingen van de basisverordening⁹ te veranderen of om al deze luchtvaartuigen uit te sluiten van de reikwijdte van de

⁷ Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.

⁸ 45 grote vliegtuigen die ingezet worden voor commercieel luchttransport (voornamelijk Antonov 24, 2628, 72 en 74), 190 zware helikopters (Kamov) en 80 algemene luchtvaartuigen (voornamelijk Sukhoi 26/31 en Yak 18/55).

⁹ De duur van de maximale periode in welke luchtvaartuigen ondergeschikt aan Gemeenschapswetten gehouden mogen worden onder nationaal gezag - 42 maanden - wordt vastgesteld door artikel 56 van de Basis Regeling. Alleen een bepaling van de wetgever - het Europees Parlement en de Raad - kan dit getal veranderen.

Gemeenschapsbevoegdheid door het aanpassen van bijlage II. De enige oplossing is dan, om het voortzetten van het gebruik onder beperkte luchtwaardigheidcertificaten op voorwaarde dat ze ook voldoen aan alle andere van toepassing zijnde eisen betrekking hebbend op de doorlopende luchtwaardigheid en milieubescherming. Het is echter fysiek niet mogelijk dat het Agentschap voor 28 maart 2007 (zie ook punt 7 hierboven) in staat is om de noodzakelijke, van geval tot geval een SAS vast te stellen, zoals voorgeschreven door artikel 5.3 en 4 van de basisverordening en deel 21A.184. Daarom is de voorziene maatregel om de Commissie-verordening om een dergelijke SAS vast te stellen aan te passen, door te refereren aan de goedgekeurde ontwerpen van de landen van ontwerp, inclusief de voortdurende luchtwaardigheidsinformatie (luchtwaardigheidsrichtlijnen). Een dergelijke maatregel is in feite gelijk aan datgene wat beschreven wordt in artikel 2.3(a), wat de geldigheid van het typecertificaat in stand houdt, afgegeven of bekrachtigd door lidstaten voor vertrouwde producten. Omdat een dergelijke maatregel het Agentschap niet toestaat een grondige kennis van het ontwerp van het betrokken product te verwerven kan, hoe dan ook, de maatregel alleen overwogen worden als deze kennis wordt afgegeven door de gemachtigde vertegenwoordiger van het land van ontwerp, volgens passende afspraken, die de beschikbaarheid verzekeren van de noodzakelijke doorlopende luchtwaardigheidsinformatie om de SAS bij te werken.

11. De voorziene maatregel wordt beperkt tot luchtvaartuigen die al geregistreerd zijn door lidstaten. Additionele luchtvaartuigen van hetzelfde type kunnen niet geregistreerd worden door lidstaten tenzij aan hen een door het EASA goedgekeurd ontwerp (typecertificaat of SAS) is afgegeven, wat voorziet in een volledige integratie in het EASA-veiligheidssysteem. Om te voorkomen dat de periode waarin de huidige regel werd ontwikkeld (vanaf de datum dat de intentie publiek gemaakt werd, na de speciale commissievergadering vermeld in lid 7 hierboven en 28 maart 2007) wordt gebruikt om additionele vrijgestelde luchtvaartuigen in de Gemeenschap te introduceren, is de maatregel alleen van toepassing op luchtvaartuigen die geregistreerd stonden in een lidstaat op 1 juli 2006. Dit is in een aantal commentaren gevraagd, daar er al luchtvaartuigen gekocht schijnen te zijn die wachten op registratie. Het Agentschap heeft zijn voorstel op dit punt niet aangepast uit vrees dat door invoering, er mogelijkheden voor misbruik beschikbaar komen. Het zou inderdaad moeilijk kunnen worden om te verifiëren dat een luchtvaartuig gekocht was met de intentie tot registratie in een lidstaat. Een bijkomende moeilijkheid zou zijn om te specificeren bij wie zo'n luchtvaartuig gekocht zou moeten zijn om in aanmerking te komen; het invoeren van een voorwaarde van staatsburgerschap zou beschouwd kunnen worden als discriminerend of in strijd met vrijheid op vestiging.
12. De voorziene maatregel is alleen van toepassing op een luchtvaartuig waaraan een certificaat van luchtwaardigheid is afgegeven door een lidstaat, voor de hierboven vermelde datum. Het doel van deze restrictie is om te verzekeren dat de begunstigen slechts zij zijn, van wie de veiligheidsstatus internationaal is erkend en van wie de voortdurende luchtwaardigheid officieel wordt gesteund door het land van ontwerp. Dit richt zich op het minimaliseren van de risico's samenhangend met de kennis van het ontwerp door het Agentschap. Dit zou

natuurlijk een aantal luchtvaartuigen dat momenteel vliegt onder nationaal beperkende luchtwaardigheidscertificaten of vliegvergunningen, kunnen uitsluiten van het profijt van de maatregel. Conform dit advies, vaardigt het Agentschap een advies uit over vliegvergunningen dat, indien overgenomen door de Commissie, zou moeten voorzien in een oplossing voor dit soort luchtvaartuigen. Dat advies stelt inderdaad voor dat de condities vastgesteld door de lidstaten voor het afgeven van dit soort certificaten, vrijgesteld zijn en dat de hier mee verbonden luchtwaardigheidscertificaten beschouwd worden als vliegvergunningen afgegeven in overeenstemming met deel 21 tot 28 maart 2008. Na deze datum, als deze vergunningen verlengd moeten worden, zullen ze opnieuw afgegeven moeten worden op basis van een door het Agentschap uitdrukkelijk goedgekeurd ontwerp.

13. De voorziene maatregel is beperkt in tijd; een op deze manier vastgestelde SAS is voor maar 5 jaar geldig. Dit wordt gerechtvaardigd op grond van veiligheid door het feit dat, zoals boven vermeld, de maatregel het Agentschap niet toe staat technische kennis van het ontwerp te verwerven. De beperking zal een stimulans voor ontwerpers zijn om het Agentschap te assisteren de noodzakelijke goedgekeurde ontwerpen vast te stellen, zodat hun luchtvaartuigen volledig kunnen integreren in het EASA systeem. Als het Agentschap na een uitgebreide technische evaluatie, voor het einde van deze periode, geen goedgekeurd ontwerp kan vaststellen zou het kunnen zijn dat voor sommige luchtvaartuigen het niet mogelijk is een luchtwaardigheidscertificaat te verkrijgen en dat zij geen recht meer hebben op het vliegen in het territorium van de lidstaten. Over deze beperking zijn in enkele commentaren een aantal vragen gesteld. Sommigen zouden de overgangperiode uitgebreid willen zien tot het einde van het zomerseizoen 2012 om contractuele redenen¹⁰. Enkele anderen stellen een flexibiliteit voor die een verlenging toe zou staan ten gunste van luchtvaartuigen in afwachting van validatie, wanneer meer tijd nodig mocht zijn voor de afronding. Een andere opmerking stelt een tussentijdse beoordeling voor, om tijdig de consequentie van beperking te evalueren. Opnieuw heeft het Agentschap zijn voorstel niet veranderd, omdat het mogelijk zal zijn om de Verordening van de Commissie aan te passen indien noodzakelijk met het oog op ontwikkelingen, als de Commissie het terecht vindt. In dit perspectief is de voorgestelde tussentijdse beoordeling een redelijke suggestie, maar dit kan door het Agentschap gedaan worden, zonder de noodzaak om een wettelijk vereiste in de verordening aan te brengen. Het lijkt verder ongepast om het onontkoombaar te beschouwen dat in uitstel moet worden voorzien.
14. Hoewel dit advies is voorbereid om de kwestie van luchtvaartuigen ontworpen tijdens het Sovjet-systeem aan te pakken, wordt dit niet uitdrukkelijk gespecificeerd in de overwogen maatregel. Hieruit voortvloeiend zal het van toepassing zijn op luchtvaartuigen die niet vrijgesteld zijn, of voor welke nog geen EASA-typecertificaat is vastgesteld, zodra ze aan de toepasbare condities voldoen. Het moet echter benadrukt worden dat er maar erg weinig luchtvaartuigen zijn die nog niet ingevoerd zijn in het EASA-systeem. De uitzonderingen hangen samen met luchtvaartuigen waarvoor geen, met de

¹⁰ Gebruikers van luchtvaartuigen die zich bezighouden met agrarische luchtvaartactiviteiten.

Agentschap samenwerkende ontwerporganisatie, kon worden vastgesteld. In dergelijke zaken beschouwt het Agentschap het als normaal dat het vaststellen van de individuele specifieke luchtwaardigheidsspecificatie van geval tot geval gebeurt, zoals ook het geval is voor luchtvaartuigen zonder ontwerphouder - the orphan aircraft - die volgens deel 21 niet in aanmerking komen voor een typecertificaat maar voldoende veiligheidsrapporten kunnen tonen om recht te hebben op het mogen blijven vliegen.

15. Met betrekking tot luchtvaartuigen, ontworpen in de staten die zich bij de Gemeenschap aansloten nadat de basisverordening van kracht werd, is het niet de intentie om hen op te nemen in de voorgenomen maatregel. Een parallel proces is opgestart met de steun van de betrokken Nationale Luchtvaart Autoriteiten (NAA) om ze volledig te integreren in het EASA-systeem. Als er niet tijdig een typecertificaat kan worden vastgesteld of als zij vervallen tot een "orphan aircraft" door gebrek aan steun van hun ontwerphouders, mag aan een dergelijk luchtvaartuig een beperkt luchtwaardigheidscertificaat afgegeven worden op een van geval tot geval basis. Het Agentschap overweegt de noodzakelijke SAS's af te geven met de hulp van de betreffende NAA's.
16. De voorgenomen maatregel, door vaststelling van de noodzakelijke SAS's, verschaft de wettelijke basis voor de Nationale Luchtvaart Autoriteiten om de beperkte luchtwaardigheidscertificaten af te geven. Dergelijke SAS's zijn ontworpen goedkeuringen, inclusief alle noodzakelijke condities en restricties die nodig zijn om een niveau van veiligheid en milieubescherming te bieden, gelijk aan het niveau geboden door de bevestiging van naleving van de certificatiebasis vastgesteld in overeenstemming met deel 21. Het Agentschap ziet geen reden om deze SAS's restricties ter sprake te brengen, waardoor de getroffen luchtvaartuigen niet gebruikt zouden kunnen worden voor activiteiten waar ze zich op dit moment mee bezig houden. Bovendien zou het introduceren van deze beperkingen de doelstelling van de maatregel tenietdoen. Aanvullende restricties zouden hoe dan ook moeilijk te rechtvaardigen zijn, als dezelfde luchtvaartuigen niet aan deze restricties onderworpen zouden zijn, als ze geregistreerd zouden zijn in een derde land. Het gevolg is dat luchtvaartuigen die onder de overwogen maatregel vallen, het recht zullen hebben op het vervoeren van personen of vracht, als zij dat recht op dit moment al hebben. De betrokken beperkte certificaten van luchtwaardigheid vertegenwoordigen certificaten afgegeven in overeenstemming met de basisverordening, en komen in aanmerking voor de bepalingen van het betreffende artikel 8. Ze moeten geaccepteerd worden door alle lidstaten, die geen beroep mogen doen op het gebruik van de betreffende luchtvaartuigcondities die de regels overschrijden beschreven in de SAS's.
17. Echter het gebruik van luchtvaartuigen met een beperkt certificaat van luchtwaardigheid voor commercieel gebruik is niet gebruikelijk. De recentelijk goedgekeurde uitbreiding van Verordening (EG) nr. 3922/91 voor commercieel luchttransport door vliegtuigen vereist dat dergelijke luchtvaartuigen in het bezit zijn van een "standaard" luchtwaardigheidscertificaat afgegeven in overeenstemming met de verordening. Hoewel het woord "standaard" niet gespecificeerd wordt in de verordening, kan het uitgelegd worden als dat het een normaal luchtwaardigheidscertificaat betreft en op grond daarvan beperkte

luchtwaardigheidscertificaten uitsluit. Dit zou aangepast moeten worden voor de genoemde uitbreiding van kracht wordt (waarschijnlijk in juni 2008). Het Agentschap is van plan deze kwestie aan de orde te stellen wanneer de uitvoeringsregels voor de uitbreiding van de basisverordening voor luchtactiviteiten worden uitgewerkt, en zal te zijner tijd voorstellen indienen bij de Commissie.

18. Het wordt in de opmerkingen vermeld, dat het internationaal gebruik is om luchtvaartuigen met een beperkt luchtwaardigheidscertificaat, te beschouwen als niet in aanmerking komend voor de bewegingsvrijheid bepaald door het verdrag van Chicago. Als gevolg daarvan zouden Europees geregistreerde luchtvaartuigen in het bezit van een beperkt luchtwaardigheidscertificaat onderhevig kunnen zijn aan beperkingen door andere ICAO-deelnemende landen. Binnen deze context wil het Agentschap toelichten dat, terwijl ze volledig voldoen aan minimum ICAO-richtlijnen beschreven in bijlage 8, de Gemeenschap besloot om meer striktere eisen in te voeren, omdat ze de huidige ICAO- luchtwaardigheidsrichtlijnen onvoldoende acht om te voorzien in een toereikend niveau van bescherming voor haar burgers. Door dit te doen, voorzien de essentiële vereisten die beschreven worden in bijlage I van Verordening (EG) nr. 1592/2002, in naleving van de ICAO-normen, terwijl het omgekeerde niet waar hoeft te zijn. Dit kan met zich mee brengen dat luchtvaartuigen die niet voldoen aan de essentiële vereisten maar die niettemin wel voldoen aan de ICAO-normen, niet beperkt mogen worden in hun bewegingsvrijheid die hen toegestaan wordt door het verdrag van Chicago en, waar van toepassing, bilaterale lijndienstovereenkomsten. Dit is het geval voor de luchtvaartuigen die vallen onder de voorgenomen maatregel, omdat aan hen standaard luchtwaardigheidscertificaten zijn afgegeven door een aantal aan ICAO-deelnemende landen, en niemand de naleving van de van toepassing zijnde ICAO-normen in twijfel trok. Om misverstanden te voorkomen, zullen de beperkte certificaten de vermelding krijgen dat ze voldoen aan de ICAO-normen. Dit zou geaccepteerd moeten worden door alle ICAO-deelnemende landen, omdat het anders discriminerend zou zijn om hetzelfde type luchtvaartuig anders te behandelen als het geregistreerd is in een EG-lidstaat of in een ander ICAO-deelnemend land.
19. Met betrekking tot voortzetting van de luchtwaardigheid, vallen luchtvaartuigen met een beperkt luchtwaardigheidscertificaat onder de bepalingen van de Verordening 2042/2003 betreffende luchtvaartuigonderhoud (deel M). Daarom zal aan hen een luchtwaardigheids-herzieningscertificaat (ARC) afgegeven worden, waarvan de geldigheid voldoet aan de van toepassing zijnde bepalingen van die verordening. Het moet opgemerkt worden dat van de betreffende luchtvaartuigen, de grote en die betrokken bij commercieel luchttransport al zouden moeten voldoen aan dergelijke bepalingen. En dat ongelukkiger wijs het niet beschikbaar zijn van ontwerpdata, het praktisch onmogelijk maakt om deel 145, goedkeuringen en deel 66, vergunningen af te geven voor de betreffende luchtvaartuigen. Een consequentie hiervan is dat deze luchtvaartuigen illegaal rondvliegen. Hetzelfde zal gebeuren met alle andere luchtvaartuigen wanneer deel M volledig van kracht wordt op 28 september 2008. Er wordt daarom ook door het Agentschap en een aantal van de meest betrokken lidstaten vergelijkbaar

- gezocht naar een oplossing op basis van de bepalingen van artikel 10, lid 5 en 6 van de basisverordening. Hoewel een dergelijke ontheffing zich alleen richt op het onderhoud van AN-26 luchtvaartuigen, zou het ook toegepast kunnen worden op andere luchtvaartuigtypes onder dezelfde omstandigheden. Dit zou luchtvaartuigen met een beperkt luchtwaardigheidscertificaat afgegeven in overeenstemming met de voorziene maatregel, toestaan om behoorlijk onderhouden te worden in een voldoende gecontroleerde omgeving.
20. Tijdens het voorbereiden van het amendement van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie, noodzakelijk om de hierboven beschreven maatregel weer te geven, realiseerde het Agentschap zich dat de tekst van het geamendeerde stuk, dat al moeilijk te begrijpen is, te ingewikkeld zou worden als er niet de kans werd gegrepen om het te herstructureren. Zij vonden het ook gepast om de uitleg van de eerste zin van lid 2.3 te verduidelijken, omdat er een aantal luchtvaartuigen ontworpen is in een tijd dat het begrip typecertificaat niet bestond. Dit is geen reden om hun goedgekeurde ontwerp geen vrijstelling te verlenen, want de luchtwaardigheidslicenties afgegeven in die tijd hadden dezelfde waarde als een typecertificaat. Het bijgevoegde amendement van de verordening richt zich op het voldoen aan deze doelstellingen, zonder het oorspronkelijke doel van de wetgever meer dan noodzakelijk te beïnvloeden, om de voortzetting van het gebruik van luchtvaartuigen die niet op een andere manier kunnen worden overgezet naar het EASA systeem toe te staan. Het moet wel opgemerkt worden dat de bepalingen van lid 10 en 11 van artikel 2 verdwijnen, omdat ze maar geldig zijn tot 27 maart 2007.
21. Naar aanleiding van de commentaren ontvangen over het concept van "Specifieke Luchtwaardigheid Specificaties" (SAS's), heeft het Agentschap zich gerealiseerd dat er wat verwarring was ontstaan, door het feit dat deel 21A. 173(b)(2) en 21A.184 de bepalingen van artikelen 5.3(b) en 15(1)(b) van de basisverordening niet behoorlijk weergeven, omdat zij vermelden dat de SAS's de basis is voor beperkte luchtwaardigheidslicenties. Dit is duidelijk een redactionele fout die rechtgezet moet worden door het aanpassen van deze bepalingen in deel 21.

IV Beoordeling van de gevolgen van de regelgeving

22. De beoordeling van de gevolgen van de regelgeving weergegeven in NPA 17 stelde 5 opties vast om de kwestie waar het om gaat aan te pakken. Na het bespreken van de uitvoerbaarheid van deze opties in het licht van de beperkte tijd, is besloten dat er maar twee feitelijk mogelijk waren: de hierboven beschreven optie en de optie "niets doen". Op basis van de in de NPA omschreven gedetailleerde beoordeling, die niet door de ontvangen commentaren werd betwist, concludeert het Agentschap dat de optie "niets doen" niet haalbaar is. De negatieve economische, sociale en internationale invloed doen grotendeels de weinige potentiële veiligheids- en milieuvoordelen te niet. Het is daarom haar advies dat een vrijstellingsmaatregel die voortzetting van het gebruik van betrokken luchtvaartuigen met een beperkt luchtwaardigheidscertificaat toestaat, de beste eerstvolgende stap is, mits er geschikte waarborgen zijn ingebouwd in zo'n maatregel, om toename te

voorkomen van in de voormalige Sovjet ontworpen luchtvaartuigen in de vloot van lidstaten, en de integratie van dit type luchtvaartuigen in het EASA-regelgevingsstelsel aan te moedigen. Dat is het doel van het amendement op de Verordening van de Commissie toegevoegd bij dit advies.

Keulen, 30 januari 2007

P. GOUDOU
Uitvoerend directeur

Luchtvaartuigen van Sovjet ontwerp onderhevig aan deel 21

De lijst is inclusief luchtvaartuigtypes waarvoor lidstaten luchtwaardigheidscertificaten of vliegvergunningen hebben afgegeven. Deze lijst is samengesteld op basis van de bij het Agentschap beschikbare informatie; het is geen formeel document dat het Agentschap verplicht.

Er moet worden opgemerkt dat alleen luchtvaartuigen aan wie een luchtwaardigheidscertificaat zoals omschreven in deel 21 (die definitie sluit beperkte luchtwaardigheidscertificaten uit) is afgegeven, in aanmerking komen voor de maatregel beschreven in dit advies.

Grote transportluchtvaartuigen

- 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

Helikopters

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

Algemene en zaken luchtvaart

- 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

* Volgens de EASA-bestanden zijn aan dergelijke luchtvaartuigen alleen beperkte luchtwaardigheidslicenties of vliegvergunningen van lidstaten afgegeven.