

UTTALELSE NR. 01/2007

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetsertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner for å sikre fortsatt operasjon av visse luftfartøyer registrert i medlemsstatene

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommissjonen en endring av artikkel 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹ for å sikre fortsatt operasjon av visse luftfartøyer som er konstruert i det tidligere Sovjetunionen og nå er registrert i medlemsstatene. Som det vil bli nærmere redegjort for i det følgende, har Byrået for mange av disse luftfartøyene ikke vært i stand til å fastslå godkjent konstruksjon (typesertifikat eller særlig luftdyktighetsspesifikasjon – SAS), som er en forutsetning for utstedelse av luftdyktighetsbevis i henhold til vilkårene fastsatt i denne forordning. For å unngå at disse luftfartøyene får startforbud ved utløpet av overgangsperioden fastsatt av lovgiveren for slik fastslåelse (28. mars 2007), haster det å treffe tiltak for en midlertidig løsning av problemet.
2. Denne uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Byråets styre² i samsvar med bestemmelsene i artikkel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002³.

II. Høring

3. Utkastet til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 ble offentliggjort (kunngjøring om forslag til endring (Notice of Proposed Amendment) – NPA 17-2006) på Byråets nettsted 14. november 2006 med redusert høringsfrist av hensyn til sakens hastekarakter.
4. Ved høringsfristens utløp 25. desember 2006 hadde Byrået mottatt 107 høringsuttalelser fra nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
5. Alle innkomne høringsuttalelser er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument (Comment Response Document – CRD) som ble lagt ut på Byråets nettsted 18. januar 2007. Dokumentet inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar.
6. De fleste høringsuttalelsene støttet det planlagte tiltaket som beskrevet i det følgende. Samtidig som de innser behovet for å løse problemet med luftfartøyer som allerede er registrert, insisterer en del høringsinstanser på at tiltaket ikke bør medføre en ytterligere utvidelse av flåten av luftfartøyer som ikke fullt ut overholder dagens luftdyktighetsregime i henhold til EU-lovgivningen. Noen få mener til og med at luftfartøyer som omfattes av tiltaket ikke burde gis anledning til å utvide sin virksomhet ut over det som pr.

¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 706/2006 av 8. mai 2006 (EUT L 122 av 9.5.2006, s. 16).

² Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB/7/03 av 27.6.2003.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1701/2003 av 24. september 2003 (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 5).

i dag er tilfellet, særlig ikke på territoriet til andre medlemsstater. En del andre høringsinstanser mener tvert imot at de luftfartøyene dette tiltaket gjelder, ikke må diskrimineres av andre medlemsstater og bør gis anledning til å utvide sine markedsmuligheter. De samme interessentene ønsker også å se tiltaket bli mer fleksibelt slik at luftfartøyer som allerede opererer i Fellesskapet eller som kjøpes av borgere av Fellesskapet, kan omfattes av tiltaket. Enkelte ville foretrekke at tiltaket også skal få anvendelse på ethvert luftfartøy som allerede er typegodkjent i en medlemsstat.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

7. Uttalelsen tar sikte på å endre artikkel 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003⁴ (kommisjonsforordningen) for å sikre fortsatt operasjon av visse luftfartøyer som er konstruert i det tidligere Sovjetunionen og nå er registrert i medlemsstatene. Som forklart i detalj i endringsforslaget (NPA), ble Byrådet pålagt å fastslå godkjent konstruksjon (typesertifikat eller SAS) for å kunne utstede luftdyktighetsbevis for en rekke luftfartøyer registrert i medlemsstatene på det tidspunkt kommisjonsforordningen trådte i kraft, og som ikke var sertifisert med hjemmel i regelverk som var kjent på det aktuelle tidspunkt i Fellesskapet⁵. Dette måtte gjøres før 28. mars 2007. På grunn av mangel på støtte fra konstruktørene av disse produktene lot dette seg dessverre ikke gjøre⁶. Nå som fristen for å integrere disse luftfartøyene nærmer seg, er det følgelig veldig få som har hatt mulighet til å bli omfattet av en EASA-godkjent konstruksjon i tide, og mange vil måtte få startforbud dersom det ikke veldig raskt gjøres noe for å finne en midlertidig løsning som sikrer fortsatt operasjon. Kommisjonen innkalte derfor til et ekstraordinært møte i EASA-komiteen 19. juli, hvor det ble enighet om å undersøke omfanget av problemet og utrede mulige alternativer for å unngå at luftfartøyer får startforbud bare fordi regelverket er endret.
8. Undersøkelsen Byrådet har gjennomført, viser at en rekke luftfartøyer av sovjetisk konstruksjon som er registrert i medlemsstatene, oppfyller vilkårene i vedlegg II til grunnforordningen og derfor faller utenfor Fellesskapets myndighetsområde. Disse luftfartøyene er derfor helt og holdent registreringsstatens ansvar, som i samsvar med bestemmelsene i ICAO Annex 8 opptrer i samarbeid med representantene for konstruksjonsstaten. Dersom registreringsstaten fortsatt utsteder et standard ICAO luftdyktighetsbevis for dem, skal disse luftfartøyene fortsatt ha krav på fri bevegelighet i henhold til Chicago-konvensjonen. Dersom de er involvert i kommersiell lufttransport, vil de, fra og med 16. juli 2008, være underlagt bestemmelsene i rådsforordning

⁴ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 706/2006 av 8. mai 2006 (EUT L 122 av 9.5.2006, s. 16).

⁵ Enkelt sagt er dette regelverket det som er omhandlet i rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart.

⁶ I henhold til gjeldende fellesskapslovgivning kan Byrådet sertifisere en luftfartøystype bare hvis konstruktøren søker om det.

(EØF) 3922/91 med endringer⁷. Siden de da ikke vil ha et EASA luftdyktighetsbevis, kan disse bestemmelsene få konsekvenser for deres fortsatte operasjon, med mindre bestemmelsene i mellomtiden blir revidert.

9. Ca. 300 luftfartøyer⁸ av sovjetisk konstruksjon (se vedlagte oversikt bakerst i dokumentet) er omfattet av kommisjonsforordningen og skulle hatt et luftdyktighetsbevis utstedt i henhold til vedlegget – den såkalte Part 21, eller del 21 – for fortsatt å gjøre krav på fri bevegelighet innenfor Fellesskapet. Et startforbud for disse luftfartøyene, spesielt de som er involvert i kommersielle operasjoner, vil få store økonomiske konsekvenser for eiere og operatører og for store deler av økonomien i medlemsstatene hvor de er registrert. De fleste interessenter mener dette er urettferdig i og med at de som blir berørt, ikke har noe direkte ansvar for situasjonen, og det ikke finnes noen umiddelbar sikkerhetsmessig begrunnelse for et slikt radikalt tiltak. Denne uttalelsen tar derfor sikte på å foreslå en akseptabel måte for å sikre at de kan fortsette operasjonene på inntil Byrået kan fastslå en hensiktsmessig EASA-godkjent konstruksjon for de fleste av dem. Dette vil selvfølgelig kreve støtte fra konstruktører og representanter for konstruksjonsstaten, for hvis denne støtten uteblir, vil en del av disse luftfartøyene ikke lenger kunne operere i Fellesskapet, men da vil eiere og operatører ha fått tid til å tilpasse seg og treffe de nødvendige tiltak.
10. Det er nå for sent og for usikkert å planlegge en full lovgivningsprosess for å endre overgangsbestemmelsene i grunnforordningen⁹ eller utelukke alle disse luftfartøyene fra Fellesskapets myndighetsområde ved å endre vedlegg II. Den eneste løsningen vil da være å tillate fortsatt operasjon i henhold til begrensede luftdyktighetsbevis forutsatt at de oppfyller alle andre gjeldende krav med hensyn til kontinuerlig luftdyktighet og miljøvern. Det vil være fysisk umulig for Byrået å fastslå, på individuelt grunnlag, før 28. mars 2007 (se også pkt. 7 over) den særlige luftdyktighetsspesifikasjonen (SAS) som er nødvendig i henhold til artikkel 5 nr. 3 og 4 i grunnforordningen og i 21A.184. Tiltaket som planlegges, går derfor ut på å endre kommisjonsforordningen dithen at SASene fastslås med henvisning til en godkjent konstruksjon i konstruksjonsstaten, herunder informasjon om kontinuerlig luftdyktighet (direktiver om luftdyktighet). Et slikt tiltak vil i realiteten tilsvare artikkel 2 nr. 3 bokstav a), som fastsetter at gyldigheten av typesertifikater utstedt eller godkjent av medlemsstatene for kjente produkter, skal opprettholdes. Men ettersom et slikt tiltak ikke vil gi Byrået noen inngående kunnskap om vedkommende produkters konstruksjon, vil dette tiltaket bare være aktuelt om denne kunnskapen legges fram av representanten for konstruksjonsstaten innenfor rammen av hensiktsmessige ordninger som også vil sikre at nødvendig informasjon om kontinuerlig luftdyktighet er tilgjengelig med sikte på oppdatering av SASene.

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1900/2006 av 20. desember 2006 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart (EUT av 27.12.2006).

⁸ 45 store fly involvert i kommersielle operasjoner (hovedsakelig Antonov 24, 26, 28, 72 og 74), 190 tunge helikoptre (Kamov) og 80 privatfly (hovedsakelig Sukhoj 26/31 og Yak 18/55).

⁹ I henhold til artikkel 56 i grunnforordningen kan et luftfartøy underlagt Fellesskapets lovgivning ikke stå under nasjonal kontroll i mer enn 42 måneder. Bare lovgiveren – Europaparlamentet og Rådet – kan endre dette tallet.

11. Det planlagte tiltaket vil være begrenset til luftfartøyer som allerede er registrert i en medlemsstat. Ytterligere luftfartøyer av samme type kan ikke registreres av medlemsstatene med mindre de har fått utstedt et bevis på at konstruksjonen er godkjent av EASA (typesertifikat eller SAS), som sikrer full integrasjon i EASAs sikkerhetssystem. For videre å unngå at utarbeidelsestiden for denne regelen (perioden fra den dato da det ble offentlig kjent hva komiteen på sitt ekstraordinære møte omhandlet i pkt. 7 over, hadde kommet fram til, og 28. mars 2007) brukes til å innføre ytterligere "grandfathered" luftfartøyer i Fellesskapet, skal tiltaket bare gjelde for luftfartøyer som var registrert i en medlemsstat pr. 1. juli 2006. Det har vært stilt spørsmål ved dette i en del av høringsuttalelsene ettersom det visstnok finnes en del luftfartøyer som var kjøpt før 1. juli og som venter på registrering. Byrået har imidlertid ikke endret sitt forslag på dette punktet ettersom det frykter at man ved å innføre den etterspurte fleksibiliteten også vil åpne for misbruk. Det kan faktisk være vanskelig å kontrollere om et luftfartøy var kjøpt og at intensjonen var å registrere det i en medlemsstat. Et annet problem ville være å spesifisere hvem et slikt luftfartøy måtte vært kjøpt av for å være kvalifisert – å innføre krav om statsborgerskap ville blitt betraktet som diskriminerende eller i strid med etableringsadgangen.
12. Det planlagte tiltaket gjelder bare for luftfartøyer som hadde et luftdyktighetsbevis utstedt av en medlemsstat innen ovennevnte dato. Hensikten med denne restriksjonen er å sikre at bare luftfartøyer hvis sikkerhetsmessige status er internasjonalt anerkjent og hvis kontinuerlige luftdyktighet offisielt støttes av konstruksjonsstaten, kommer inn under ordningen. Derved søker man å redusere risikoen forbundet med Byråets begrensede kunnskap om konstruksjonen, til et minimum. Selvfølgelig vil dette kunne gå ut over en del luftfartøyer som nå flyr på nasjonale begrensede luftdyktighetsbevis eller flygetillatelse. Samtidig med denne uttalelsen vil Byrået utstede en uttalelse om flygetillatelse som, om den blir vedtatt av Kommisjonen, vil løse problemet for disse luftfartøyene. I denne uttalelsen vil det bli foreslått at vilkårene fastsatt av medlemsstatene for å utstede slike bevis, fortsatt skal gjelde ("grandfathered"), og at tilhørende luftdyktighetsbevis fram til 28. mars 2008 skal betraktes som flygetillatelse utstedt i henhold til del 21. Etter den dato må de, om de trenger å forlenges, utstedes på ny på grunnlag av en konstruksjon som Byrået eksplisitt har godkjent.
13. Det planlagte tiltaket er tidsbegrenset idet SASene som derved blir fastslått, bare vil være gyldige i 5 år. Dette er begrunnet i sikkerheten i og med at tiltaket som tidligere nevnt ikke setter Byrået i stand til å få de nødvendige tekniske kunnskapene om konstruksjonen. Denne begrensningen vil fungere som et incitament for den enkelte konstruktør til å bistå Byrået med å fastslå nødvendig godkjent konstruksjon slik at deres luftfartøy blir fullt integrert i EASA-systemet. Dersom Byrået etter en detaljert teknisk vurdering ikke klarer å fastslå godkjent konstruksjon før utløpet av denne fristen, kan det være at enkelte luftfartøyer ikke vil klare å få et luftdyktighetsbevis og ikke lenger vil ha tillatelse til å fly på territoriet til medlemsstatene. Denne begrensningen er det bare noen få høringsinstanser som har tatt opp. Enkelte har uttrykt ønske om at overgangsperioden blir forlenget ut sommersesongen 2012 av

kontraktshensyn¹⁰. Enkelte andre mener at tiltaket bør være så fleksibelt at det også omfatter luftfartøyer som er i ferd med å bli godkjent, der det trengs mer tid til å få godkjenningen i orden. En annen foreslår en midtveiseevaluering for å vurdere konsekvensene av denne begrensningen. Heller ikke her har Byrået gjort endringer i forslaget ettersom kommisjonsforordningen kan endres etter behov i lys av utviklingen dersom Kommisjonen mener det er på sin plass. Sann sett er forslaget om midtveiseevaluering rimelig, men midtveiseevaluering er noe Byrået kan gjennomføre uten at det er nødvendig å lovfeste det. Videre virker det lite hensiktsmessige å ha som utgangspunkt at forlengelser er uunngåelig.

14. Selv om denne uttalelsen er utarbeidet med tanke på luftfartøyer konstruert i det tidligere Sovjetunionen, er ikke dette uttrykkelig spesifisert i det planlagte tiltaket. Følgelig vil det gjelde for alle luftfartøyer som ikke er ”grandfathered” eller som det så langt ikke er fastslått noen EASA-typegodkjenning for, fra det øyeblikk disse luftfartøyene oppfyller gjeldende vilkår. Det bør dog understrekes at det er svært få luftfartøyer som ikke ennå er blitt innlemmet i EASA-systemet. Unntakene knytter seg til luftfartøyer hvor det ikke har vært mulig å identifisere en konstruksjonsorganisasjon som er villig til å samarbeide med Byrået. I slike tilfeller anser Byrået at prosessen normalt vil bestå i at de særlige luftdyktighetsspesifikasjonene fastslås i hvert enkelt tilfelle, på samme måte som det planlegges gjort for luftfartøyer hvor det ikke finnes noen godkjent konstruksjonsorganisasjon – såkalte ”orphan aircrafts” – som i henhold til del 21 ikke kan gis typesertifikat, men som likevel har vist seg å være trygge nok til at de fortsatt kan gis tillatelse til å fly.
15. Det er ikke meningen at luftfartøyer konstruert i stater som er blitt medlemmer av Fellesskapet etter at grunnforordningen trådte i kraft, skal omfattes av det planlagte tiltaket. En parallell prosess er igangsatt for å integrere disse statene fullt ut i EASA-systemet, med støtte fra de berørte nasjonale luftfartsmyndighetene. Dersom typegodkjenning ikke kan fastslås i tide eller luftfartøyet er blitt et såkalt ”orphaned aircraft” fordi det ikke lenger støttes av en godkjent konstruksjonsorganisasjon, kan det på individuelt grunnlag utstedes begrensede luftdyktighetsbevis. Byrået vurderer å utstede de nødvendige SASene med hjelp fra de berørte nasjonale luftfartsmyndighetene.
16. Ved å fastsette de nødvendige SASene vil det planlagte tiltaket gi de nasjonale luftfartsmyndighetene et rettslig grunnlag for å utstede begrensede luftdyktighetsbevis. Slike SASer er konstruksjonsgodkjenninger, herunder alle vilkår og restriksjoner som er nødvendige for å oppnå et tilsvarende nivå av sikkerhet og miljøvern som det som oppnås ved kontroll av samsvar med sertifiseringsgrunnlaget fastsatt i henhold til del 21. Byrået ser ingen grunn til å innføre restriksjoner i disse SASene som ville forhindret de berørte luftfartøyene fra å bli brukt til aktiviteter som de for tiden er involvert i. Slike begrensninger ville for øvrig være i strid med tiltakets formål. Ytterligere restriksjoner ville uansett vanskelig kunne la seg forsvare ettersom det samme luftfartøyet ikke ville være underlagt disse restriksjonene dersom det var registrert i en tredjestat. Følgelig vil luftfartøyer som omfattes av det planlagte

¹⁰ Luftfartøyoperatører som har kontrakter med landbruket.

tiltaket, få tillatelse til å transportere personer eller gods dersom det på det nåværende tidspunkt har tillatelse til dette. De aktuelle begrensede luftdyktighetsbevisene er bevis utstedt i henhold til grunnforordningen, og som omfattes av bestemmelsene i grunnforordningens artikkel 8. De skal godtas av alle medlemsstatene, som ikke kan sette vilkår for bruken av de berørte luftfartøylene utover de vilkår som SASene inneholder.

17. Kommersiell drift av luftfartøyer med begrenset luftdyktighetsbevis er imidlertid ikke vanlig praksis. Den nylig godkjente utvidelsen av forordning 3922/91 til også å omfatte kommersiell lufttransport med fly krever at slike luftfartøyer har et "standard" luftdyktighetsbevis utstedt i henhold til forordningen. Selv om ordet "standard" ikke er nærmere spesifisert i forordningen, kan det tolkes til å bety et ordinært luftdyktighetsbevis, noe som vil utelukke begrensede luftdyktighetsbevis. Dette bør korrigeres før nevnte utvidelse trer i kraft (sannsynligvis i juni 2008). Byrået har til hensikt å ta tak i dette spørsmålet i forbindelse med utarbeidelsen av gjennomføringsregler for utvidelsen av grunnforordningen til også å omfatte luftfartsvirksomhet, og vil med tiden legge fram forslag for Kommisjonen.
18. I høringsuttalelsene ble det bemerket at det er internasjonal praksis å anse at luftfartøyer med begrenset luftdyktighetsbevis ikke er berettiget til fri bevegelighet i henhold til Chicago-konvensjonen. Følgelig kan europeisk-registrerte luftfartøyer med begrenset luftdyktighetsbevis bli underlagt restriksjoner av andre stater som er medlemmer av ICAO. I denne sammenhengen ønsker Byrået å presisere at Fellesskapet i tillegg til å oppfylle ICAOs minimumsstandarder i Annex 8 har besluttet å innføre strengere krav, ettersom ICAOs nåværende luftdyktighetsstandarder ikke anses som tilstrekkelige for å gi borgerne tilfredsstillende beskyttelse. Dermed vil de grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg I til forordning 1592/2002 sikre samsvar med ICAO-standardene, mens det motsatte ikke nødvendigvis vil være tilfelle. Dette vil kunne innebære at det for luftfartøyer som ikke er i samsvar med Fellesskapets grunnleggende krav men som likevel er i samsvar med ICAO-standardene, ikke skal legges restriksjoner på den frie bevegeligheten disse luftfartøyene har i henhold til Chicago-konvensjonen og eventuelt i henhold til bilaterale avtaler om lufttrafikkjenester. Dette er tilfellet for luftfartøyer som omfattes av det planlagte tiltaket, ettersom de har fått utstedt standard luftdyktighetsbevis i en rekke stater som er medlemmer av ICAO, og ingen har bestridt at disse luftfartøyene er i samsvar med gjeldende ICAO-standarder. For å unngå eventuelle misforståelser vil det stå skrevet på de begrensede bevisene at luftfartøyene er i samsvar med ICAO-standardene. Dette bør være akseptabelt for alle ICAOs medlemsstater ettersom det ville vært diskriminerende å behandle samme type luftfartøy ulikt avhengig av om det er registrert i en medlemsstat i EU eller i en annen stat som er medlem av ICAO.
19. Når det gjelder kontinuerlig luftdyktighet, er luftfartøyer med begrenset luftdyktighetsbevis underlagt bestemmelsene i kommisjonsforordning 2042/2003 om vedlikehold av luftfartøyer (del M). For disse luftfartøyene skal det derfor utstedes bevis for luftdyktighetsettersyn (airworthiness review certificate – ARC), hvis gyldighet skal være i henhold til nevnte forordnings

gjeldende bestemmelser. Det påpekes at blant de berørte luftfartøyene skal større luftfartøyer og luftfartøyer involvert i kommersiell lufttransport allerede være i samsvar med slike bestemmelser, samt at mangelen på tilgjengelige konstruksjonsdata har gjort det praktisk talt umulig å utstede Part 145-godkjenninger og Part 66-sertifikater for de berørte luftfartøyene. Følgelig flyr slike luftfartøyer ulovlig. Det samme vil bli tilfelle for alle øvrige berørte luftfartøyer når del M trer i kraft for fullt 28. september 2008. Byrået og enkelte av de mest berørte medlemsstatene arbeider derfor parallelt for å komme fram til en løsning på grunnlag av bestemmelsene i grunnforordningens artikkel 10 nr. 5 og 6. Selv om et slikt fritak bare ville gjelde for vedlikehold av luftfartøy av typen An-26, vil det kunne tilpasses til andre typer luftfartøy under lignende omstendigheter. Dette vil legge til rette for at luftfartøyer med begrenset luftdyktighetsbevis utstedt i henhold til det planlagte tiltaket kan få tilfredsstillende vedlikehold i et tilstrekkelig kontrollert miljø.

20. Under arbeidet på den endringen av kommisjonsforordning 1702/2003 som må til for å gjenspeile tiltaket beskrevet over, kom Byrået til den erkjennelse at teksten i den endrende artikkelen, som allerede er vanskelig å forstå, ville bli for kompleks dersom anledningen ikke benyttes til å omstrukturere den. Byrået mente det også ville være hensiktsmessig å avklare forståelsen av første punktum i artikkel 2 nr. 3, siden det finnes enkelte luftfartøyer som ble konstruert på en tid da begrepet "typesertifikat" ennå ikke fantes. Dette er ikke en grunn for ikke å godkjenne ("grandfather") disse luftfartøyenes godkjente konstruksjon, for luftdyktighetsbevisene de den gang fikk utstedt, hadde samme verdi som et typesertifikat. Vedlagte endring av forordningen tar sikte på å oppnå disse målsettingene uten at det får konsekvenser for lovgiverens opprinnelige intensjon utover det som er nødvendig for å sikre fortsatt operasjon av luftfartøyer som ikke på annen måte kan overføres til EASA-systemet. Det anføres imidlertid at bestemmelsene i artikkel 2 nr. 10 og 11 oppheves ettersom de bare er gyldige til 27. mars 2007.
21. Ut fra de innkomne høringsuttalelsene vedrørende begrepet "særlig luftdyktighetsspesifikasjon" (SAS) har Byrået innsett at det oppstår en viss forvirring av at 21A.173 bokstav b) nr. 2 og 21A.184 ikke godt nok gjenspeiler bestemmelsene i grunnforordningens artikkel 5 nr. 3 bokstav b) og 15 nr. 1 bokstav b), ettersom de fastsetter at grunnlaget for begrensede luftdyktighetsbevis er "særlige sertifiseringsspesifikasjoner". Dette er åpenbart en redaksjonell feil som må korrigeres ved at de aktuelle bestemmelsene i del 21 endres.

IV. Konsekvensanalyse

22. I konsekvensanalysen i NPA 17 ble det definert fem mulige alternativer for å ta tak i problemet. Etter å ha drøftet de ulike alternativenes gjennomførbarhet i lys av tidsbegrensningene, ble det konkludert at bare to av dem var gjennomførbare: det som er beskrevet i det ovenstående og det som består i å ikke foreta seg noe. På grunnlag av den detaljerte vurderingen i NPA, som ikke ble imøtegått i noen av høringsuttalelsene, konkluderer Byrået med at alternativet som består i å ikke foreta seg noe, i praksis ikke er en mulighet.

De få potensielle sikkerhets- og miljøgevinstene forbundet med dette alternativet vil langt fra oppveie dets negative konsekvenser på det økonomiske, samfunnsmessige og internasjonale plan. Byrået er derfor av den oppfatning at et "grandfathering"-tiltak som sikrer fortsatt operasjon av de berørte luftfartøyene i henhold til begrensede luftdyktighetsbevis er den beste veien å gå, forutsatt at hensiktsmessige sikringsmekanismer bygges inn, som f.eks. tiltak for å unngå at antallet luftfartøyer konstruert i det tidligere Sovjetunionen øker i medlemsstatenes flåter, og at disse typene luftfartøyer blir integrert i EASAs reguleringssystem. Dét er formålet med endringen av kommisjonsforordningen vedlagt denne uttalelsen.

Køln, 30. januar 2007

P. GOUDOU
Adm.dir.

Luftfartøyer av sovjetisk konstruksjon underlagt del 21

Denne listen omfatter luftfartøytyper som medlemsstater har utstedt luftdyktighetsbevis eller flygetillatelse for. Listen er utarbeidet på grunnlag av den informasjon Byrået har hatt tilgang til, og er ikke et formelt dokument som er bindende for Byrået.

Det anføres at det bare er luftfartøyer som har fått utstedt luftdyktighetsbevis i henhold til del 21 (denne definisjonen utelukker begrensede luftdyktighetsbevis) som vil bli omfattet av tiltaket beskrevet i denne uttalelsen.

Større transportfly

- 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

Helikoptre

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

Privatflyging

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

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

* Ifølge EASAs opplysninger har medlemsstatene bare utstedt begrensede luftdyktighetsbevis eller flygetillatelse for disse luftfartøyene