

PARECER N.º 01/2007

DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção, por forma a assegurar a operação contínua de algumas aeronaves registadas nos Estados-Membros

I. Considerações gerais

1. O presente parecer tem por objectivo propor à Comissão a alteração do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1702/2003¹ da Comissão, por forma a assegurar a operação contínua de algumas aeronaves concebidas na antiga União Soviética e actualmente registadas nos Estados-Membros. Tal como se explica adiante, em relação a muitas destas aeronaves a Agência não foi capaz de determinar o projecto aprovado (o certificado-tipo ou as especificações de aeronavegabilidade especiais, designadas em inglês por *Specific Airworthiness Specification* ou pela sigla SAS), necessário para a emissão de certificados de aeronavegabilidade segundo os requisitos estipulados no presente Regulamento. Para evitar a imobilização destas aeronaves no final do período de transição previsto pelo legislador para a aplicação desta decisão (28 de Março de 2007), afigura-se urgente a tomada de medidas de adopção de uma solução provisória.
2. O presente parecer foi aprovado segundo o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência² em conformidade com as disposições do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 1592/2002³.

II. Consulta

3. O projecto de parecer sobre um Regulamento da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão (Anúncio de Proposta de Alteração – NPA 17 – 2006) foi publicado no *website* da Agência em 14 de Novembro de 2006 com um período reduzido de consulta, tendo em conta a urgência da questão.
4. À data de encerramento do processo de consulta, em 25 de Dezembro de 2006, a Agência recebera 107 observações apresentadas por autoridades nacionais, entidades profissionais e empresas privadas.
5. Todas as observações recebidas foram tidas em conta e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (*Comment Response Document - CRD*) que foi publicado no *website* da Agência em 18 de Janeiro de 2007. O referido documento de resposta contém uma lista de todas as pessoas e/ou organizações que apresentaram observações, bem como as respostas da Agência.
6. A maioria das observações recebidas apoia, tal como se descreve infra, a medida prevista. Algumas observações, embora aceitem a necessidade de se resolver o caso das aeronaves actualmente registadas, insistem em que a medida não deve

¹ Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão, de 24 de Setembro de 2003, que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção (JO L 243 de 27.9.2003, p. 6). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 706/2006 da Comissão de 8 de Maio de 2006 (JO L 122 de 9.5.2006, p. 16).

² Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a ser aplicado pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e documento de orientação – EASA MB/7/03 de 27.06.2003 (Procedimento de Regulamentação).

³ Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Julho de 2002, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (JO L 240 de 7.9.2002, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1701/2003 da Comissão de 24 de Setembro de 2003 (JO L 243 de 27.9.2003, p. 5).

servir para aumentar ainda mais a frota de aeronaves que não cumprem totalmente o regime de aeronavegabilidade actualmente estabelecido pela legislação da União Europeia. São ainda menos as que exigem que as aeronaves que beneficiem da medida não sejam autorizadas a desenvolver a sua actividade para além do que já fazem actualmente, e sobretudo no território de outros Estados-Membros. Noutras observações, pelo contrário, insiste-se em que as aeronaves sujeitas a esta medida não devem ser discriminadas por outros Estados-Membros e devem poder expandir as suas oportunidades de mercado. Estas partes interessadas gostariam também que se introduzisse uma maior flexibilidade nesta medida, de modo a que as aeronaves já a operarem na Comunidade, ou adquiridas por cidadãos comunitários, possam também dela beneficiar. São poucos os que prefeririam que a medida se pudesse também aplicar a todas as aeronaves de um tipo já homologado por um Estado-Membro.

III. Conteúdo do parecer da Agência

7. O presente parecer visa alterar o artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1702/2003⁴ da Comissão (o regulamento da Comissão) para permitir que continuem a operar algumas aeronaves concebidas na antiga União Soviética e actualmente registadas em Estados-Membros. Tal como explicado pormenorizadamente no NPA supra, a Agência viu-se obrigada a determinar o projecto aprovado (certificado-tipo ou SAS) necessário para emitir os certificados de aeronavegabilidade de várias aeronaves registadas nos Estados-Membros na altura da entrada em vigor do regulamento da Comissão, as quais não tinham sido certificadas com base em códigos conhecidos nessa altura na Comunidade⁵. Tal tinha de ser feito antes de 28 de Março de 2007 mas, infelizmente, a determinação não pôde ser implementada por falta de apoio dos fabricantes destes produtos⁶. Em consequência desse facto, o prazo para integração destas aeronaves está a aproximar-se, são escassas as que têm possibilidade de ser abrangidas por um projecto aprovado atempadamente pela EASA e muitas teriam que ficar imobilizadas se nada se fizesse urgentemente para permitir uma solução imediata que lhes permitisse continuarem a operar. A Comissão convocou, por conseguinte, uma reunião especial do Comité da EASA para 19 de Julho em que se acordou investigar a dimensão da questão e explorar possíveis opções para evitar a imobilização das aeronaves exclusivamente por causa da alteração do quadro regulamentar.
8. A investigação conduzida pela Agência demonstra que várias aeronaves de concepção soviética registadas nos Estados-Membros estão excluídas do âmbito da competência comunitária por cumprirem as condições do Anexo II do Regulamento de Base. Tais aeronaves estão, por conseguinte, totalmente sob a

⁴ Regulamento (CE) n.º 1702/2003 da Comissão de 24 de Setembro de 2003 que estipula as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projecto e produção (JO L 243 de 27.9.2003, p. 6). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 706/2006 da Comissão de 8 de Maio de 2006 (JO L 122 de 9.5.2006, p. 16).

⁵ Para simplificar, poderíamos descrever tais códigos como os códigos referidos no Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil.

⁶ No actual quadro jurídico comunitário, a Agência apenas pode certificar um tipo de aeronave se o seu fabricante assim o requerer.

responsabilidade dos países de registo, os quais cooperam, em consonância com as disposições do Anexo 8 da ICAO (*International Civil Aviation Organisation* – Organização de Aviação Civil Internacional), com os representantes autorizados dos países de concepção. Se continuar a ser-lhes emitido um certificado normalizado de aeronavegabilidade da ICAO pelo seu país de registo, continuarão a beneficiar da liberdade de circulação conferida pela Convenção de Chicago. Se tais aeronaves forem aviões dedicados ao transporte aéreo comercial, ficarão sujeitas a partir de 16 de Julho de 2008 ao disposto no Regulamento (CEE) n.º 3922/91⁷ do Conselho, com a última redacção que lhe foi dada. Tais disposições poderão afectar a continuação da sua operação, uma vez que as aeronaves não serão detentoras de um certificado de aeronavegabilidade emitido pela EASA, a menos que tais disposições sejam entretanto revistas.

9. Cerca de 300 aeronaves⁸ de concepção soviética (consultar a lista em anexo para informações) estão totalmente sujeitas ao regulamento da Comissão e deverão ser detentoras de um certificado de aeronavegabilidade emitido de acordo com o respectivo anexo – a chamada Parte 21 – para continuarem a beneficiar da liberdade de circulação na Comunidade. Imobilizar estas aeronaves, sobretudo as que realizam voos comerciais, teria um significativo impacto económico para os seus proprietários e operadores, bem como em partes significativas da economia dos Estados-Membros em que se encontram registadas. Esta eventualidade é encarada pela maioria dos interessados como injusta, uma vez que as pessoas afectadas não são directamente responsáveis por esta situação e não existe uma justificação imediata em termos de segurança para agir de forma tão radical. O presente parecer pretende, por conseguinte, propor uma via aceitável para permitir que continuem a operar até ao momento em que possa ser determinado, pela EASA, um projecto devidamente aprovado por esta Agência para a maioria dos casos. Tal requereria, como é evidente, o apoio dos fabricantes e dos representantes autorizados do país de concepção, e, se não fosse possível obter esse apoio, algumas destas aeronaves deixariam de estar autorizadas a operar na Comunidade, mas os seus proprietários e operadores disporiam de tempo para se adaptarem e tomarem as medidas necessárias.

10. Actualmente é demasiado tarde e afigura-se demasiado inseguro ponderar todo um processo legislativo para modificar as disposições transitórias do Regulamento de Base⁹, ou excluir todas estas aeronaves do âmbito das competências da Comunidade através da modificação do Anexo II. A única solução consiste, por conseguinte, em permitir que as aeronaves continuem a operar ao abrigo de certificados de aeronavegabilidade restritos, desde que cumpram também todos os outros requisitos aplicáveis relacionados com a continuação do respeito pelas condições de aeronavegabilidade e de protecção

⁷ Regulamento (CE) n.º 1900/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2006, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho relativo à harmonização das normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (JO L 377 de 27.12.2006).

⁸ Trata-se de 45 aeronaves de grandes dimensões que realizam voos comerciais (sobretudo Antonov 24, 26, 28, 72 e 74), 190 helicópteros pesados Kamov e 80 aeronaves de utilização geral (principalmente Sukhoi 26/31 e Yak 18/55).

⁹ A duração do período máximo em que as aeronaves sujeitas à legislação comunitária podem ser mantidas sob supervisão nacional – 42 meses – encontra-se definida no artigo 56.º do Regulamento de Base. Só um acto legislativo do Parlamento e do Conselho pode alterar este período.

ambiental. É, contudo, materialmente impossível que a Agência seja capaz de determinar, antes de 28 de Março de 2007 (ver também o n.º 7 supra), as necessárias SAS numa base individual, como prevêm os n.ºs 3 e 4 do artigo 5.º do Regulamento de Base e a Parte 21A.184. Assim sendo, a medida prevista é modificar o regulamento da Comissão de forma a determinar estas SAS tomando como referência o projecto aprovado pelos países de concepção e incluindo informação sobre a manutenção da sua aeronavegabilidade (directivas relativas à aeronavegabilidade). Uma tal medida afigura-se, de facto, similar à contemplada na alínea a) do n.º 3 do artigo 2.º, que manteve a validade dos certificados-tipo emitidos ou validados por Estados-Membros para produtos muito conhecidos. Contudo, e uma vez que tal medida não permite à Agência adquirir um conhecimento aprofundado sobre a concepção dos produtos em questão, esta medida só poderá ser encarada se tal conhecimento puder ser obtido junto do representante autorizado do país de concepção, de acordo com disposições adequadas susceptíveis de garantirem também a disponibilidade da informação necessária à manutenção das condições de aeronavegabilidade que permita a actualização das SAS.

11. A medida em questão é limitada a aeronaves que já estejam registadas em Estados-Membros. Aeronaves suplementares dos mesmos tipos não podem ser registadas pelos Estados-Membros, a menos que tenha sido emitido um projecto aprovado pela EASA (certificado-tipo ou SAS) permitindo a sua plena integração no sistema de segurança da EASA. Para evitar que também o período de elaboração da presente norma (desde a data em que a intenção foi tornada pública, após a reunião especial do Comité referida no n.º 7 supra, e o dia 28 de Março de 2007) seja utilizado para introduzir mais aeronaves objecto de interrogações na Comunidade, a medida apenas se aplica a aeronaves que se encontravam registadas num Estado-Membro a 1 de Julho de 2006. Esta decisão tem sido questionada em algumas observações, pois aparentemente existem algumas aeronaves já adquiridas nessa data e que aguardam registo. A Agência não modificou, porém, a sua proposta sobre este ponto por recear que a introdução da solicitada flexibilidade viesse a possibilitar abusos. Na realidade, pode ser difícil verificar se uma aeronave foi adquirida com a intenção de a registar num Estado-Membro. Outra dificuldade adicional seria especificar quem a deveria comprar para que essa aeronave fosse elegível, e a introdução de uma cláusula de nacionalidade poderia ser considerada uma discriminação ou uma violação da liberdade de estabelecimento.
12. A medida prevista aplica-se apenas a aeronaves para as quais foi emitido um certificado de aeronavegabilidade por um Estado-Membro até à data supramencionada. O objectivo de tal restrição é garantir que sejam apenas beneficiadas as aeronaves cujos padrões de segurança forem reconhecidos internacionalmente e cuja prorrogação das condições de aeronavegabilidade seja oficialmente confirmada pelo Estado onde foi concebida, pretendendo-se, assim, minimizar os riscos relacionados com um conhecimento limitado do projecto por parte da Agência. É claro que tal poderá conduzir a que não sejam beneficiadas por esta medida algumas aeronaves que se encontram actualmente a voar com certificados de aeronavegabilidade restritos ou licenças de voo passados pelas autoridades nacionais. Em simultâneo com este parecer, a Agência está a tratar de redigir um parecer sobre licenças de voo que deverá permitir, se aprovado pela

Comissão, uma solução para este tipo de aeronaves. Tal parecer evoca, na realidade, que as condições determinadas pelos Estados-Membros para emitirem tais certificados constituem derrogações e que os certificados associados de aeronavegabilidade são considerados licenças de voo emitidas em conformidade com a Parte 21 até 28 de Março de 2008. Após essa data, e caso as licenças necessitem de ser prorrogadas, terão de ser reemitidas com base num projecto explicitamente aprovado pela Agência.

13. A medida prevista está limitada no tempo; as SAS assim determinadas são válidas apenas por um período de 5 anos, o que se justifica por motivos de segurança, uma vez que, como se disse acima, a medida não permite à Agência adquirir o conhecimento técnico necessário sobre o projecto. O limite irá subsequentemente criar um incentivo para os fabricantes ajudarem a Agência a determinar qual o projecto aprovado necessário para integrar plenamente as suas aeronaves no sistema da EASA. Se a Agência não puder determinar um projecto aprovado, na sequência de uma avaliação técnica detalhada, antes do final deste período, poderá suceder que algumas aeronaves não obtenham qualquer certificado de aeronavegabilidade e deixem de estar autorizadas a sobrevoar o território de Estados-Membros. Esta limitação foi questionada em várias observações. Alguns gostariam que o prazo de transição fosse prorrogado até ao fim do Verão de 2012 por razões contratuais¹⁰. Outros sugerem uma flexibilidade que permitiria o seu alargamento a aeronaves com processo de validação em curso que precisassem de mais algum tempo para concluir os trâmites. Noutra observação sugere-se uma reavaliação intercalar para analisar atempadamente as consequências dessa limitação. Também neste caso a Agência não alterou a sua proposta, visto que essa disposição permitiria modificar o regulamento da Comissão à medida das necessidades e em função dos acontecimentos se a Comissão o considerasse apropriado. Nesta perspectiva, a reavaliação intercalar é uma sugestão razoável, mas pode ser implementada pela Agência sem necessidade de se introduzir um requisito legal no regulamento. Afigura-se, além disso, inadequado considerar as prorrogações como uma inevitabilidade.
14. Embora este parecer tenha sido elaborado para responder ao caso das aeronaves projectadas no sistema soviético, a medida prevista não o refere explicitamente. Por conseguinte, aplicar-se-á a aeronaves que não tenham sido objecto de derrogação, ou para as quais não tenha até agora sido determinado nenhum certificado-tipo da EASA, logo que estas cumpram as condições aplicáveis. Deve, no entanto, salientar-se que são muito poucas as aeronaves que não foram ainda introduzidas no sistema da EASA, prendendo-se as excepções com aeronaves em que não foi possível identificar nenhuma organização responsável pelo projecto e disposta a cooperar com a Agência. Em tais casos, a Agência considera que o processo normal é determinar, caso a caso, a especificação de aeronavegabilidade de cada uma das aeronaves, tal como está previsto para as aeronaves sem titulares de projecto – aeronaves órfãs –, para as quais, em conformidade com a Parte 21, não pode ser emitido um certificado-tipo mas que comprovaram dispor de registos de segurança suficientes para serem autorizadas a continuar a voar.

¹⁰ Os operadores de aeronaves que executam trabalhos agrícolas.

15. No que se refere a aeronaves projectadas nos Estados que aderiram à Comunidade depois da entrada em vigor do regulamento de Base, não é intenção incluí-las na medida prevista. Foi encetado um processo paralelo com o apoio das Autoridades Nacionais da Aviação para as integrar plenamente no sistema da EASA. Se não puder ser oportunamente determinado um certificado-tipo, ou se se tiverem tornado órfãs por falta de apoio dos detentores do projecto, tais aeronaves poderão receber certificados de aeronavegabilidade restritos numa base individual. A Agência está a ponderar emitir as SAS necessárias com a ajuda das Autoridades Nacionais da Aviação interessadas.
16. A medida prevista, ao determinar as SAS necessárias, estabelece a base legal para que as Autoridades Nacionais de Aviação emitam certificados de aeronavegabilidade restritos. Tais SAS constituem aprovações de projectos e incluem todas as condições e restrições necessárias para proporcionar um nível de segurança e protecção ambiental equivalentes aos possibilitados pela verificação da conformidade com as bases de certificação determinadas nos termos da Parte 21. A Agência não vê qualquer razão para introduzir restrições nestas SAS, que impediriam as aeronaves afectadas de serem usadas em actividades que executam actualmente, e além disso a introdução desses limites iria agir de forma contrária ao objectivo visado pela medida. Seria, de qualquer modo, difícil justificar a aplicação de restrições adicionais, dado que uma mesma aeronave não estaria sujeita a estas restrições se estivesse registada num terceiro país. Como consequência, as aeronaves abrangidas pela medida prevista serão autorizadas a transportar passageiros ou carga se actualmente já o podem fazer. Os certificados de aeronavegabilidade restritos afins constituem certificados emitidos em conformidade com o Regulamento de Base e são elegíveis para aplicação do disposto no artigo 8.º. Devem ser aceites por todos os Estados-Membros, não devendo estes obrigar a aeronave em questão a operar em condições que ultrapassem o previsto nas SAS.
17. Todavia, usar uma aeronave com um certificado de aeronavegabilidade restrito em operações comerciais não é uma prática corrente. A recentemente aprovada extensão do Regulamento n.º 3922/91 ao transporte aéreo comercial por avião requer que tais aeronaves possuam um certificado de aeronavegabilidade “padrão” emitido em conformidade com o regulamento. Apesar de a palavra “padrão” não estar especificada no regulamento, pode ser entendida como significando um certificado de aeronavegabilidade corrente e excluindo, por isso, certificados de aeronavegabilidade restritos. Esta situação devia ser corrigida antes de a referida extensão entrar em vigor (provavelmente em Junho de 2008). A Agência pretende abordar esta questão quando desenvolver as regras de implementação da extensão do Regulamento de Base às operações aéreas e apresentará oportunamente as suas propostas à Comissão.
18. Tem sido mencionado nas observações que é prática internacional considerar as aeronaves sujeitas a certificados de aeronavegabilidade restritos não elegíveis para a liberdade de circulação prevista pela Convenção de Chicago. Por conseguinte, aeronaves registadas na Europa que detenham um certificado de aeronavegabilidade restrito poderiam ficar sujeitas a restrições impostas por outros Estados contratantes da ICAO. Neste contexto, a Agência deseja esclarecer que, embora respeitando plenamente os padrões mínimos da ICAO

contidos no Anexo 8, a Comunidade decidiu introduzir requisitos mais rigorosos por considerar os actuais padrões de aeronavegabilidade da ICAO insuficientes para garantirem um nível de protecção adequado aos seus cidadãos. Ao fazê-lo, os requisitos essenciais contidos no Anexo I do Regulamento n.º 1592/2002 passam a permitir o respeito pelos padrões da ICAO, embora a reciprocidade possa não se verificar. Tal pode levar a que aeronaves que não respeitem os requisitos essenciais da Comunidade mas cumpram, apesar disso, os padrões da ICAO não vejam cerceada a liberdade de circulação concedida pela Convenção de Chicago e, sendo caso disso, pelos acordos bilaterais de serviço aéreo. É o caso das aeronaves abrangidas pela medida prevista, uma vez que lhes foram emitidos certificados de aeronavegabilidade padrão por vários Estados que são partes contratantes da ICAO e ninguém contestou a sua conformidade com os padrões aplicáveis da ICAO. Para evitar algum mal-entendido, os certificados restritos deverão referir que estão em conformidade com os padrões da ICAO. Trata-se de algo que deveria ser aceite por todos os Estados contratantes da ICAO, dado que seria discriminatório que o mesmo tipo de aeronave fosse tratado de forma distinta consoante estivesse registado num Estado-Membro da UE ou noutra Estado contratante da ICAO.

19. No que respeita à manutenção da aeronavegabilidade, as aeronaves com um certificado de aeronavegabilidade restrito estão sujeitas ao disposto no Regulamento n.º 2042/2003 da Comissão no que diz respeito à manutenção de aeronaves (Parte M). Deve, por isso, ser-lhes emitido um certificado revisto de aeronavegabilidade (*ARC - airworthiness review certificate*), cuja validade deverá respeitar as disposições aplicáveis nos termos do regulamento em questão. Deve realçar-se que, entre as aeronaves em apreço, as maiores e as que são usadas no transporte aéreo comercial deviam já estar em conformidade com estas disposições e, infelizmente, a indisponibilidade de dados sobre projectos tornou praticamente impossível a emissão das homologações nos termos da Parte 145 e das licenças nos termos da Parte 66 para as aeronaves em análise. Estas aeronaves estão, por conseguinte, a voar ilegalmente, e o mesmo acontecerá às restantes quando passar a vigorar plenamente a Parte M no dia 28 de Setembro de 2008. Estão, portanto, a ser efectuadas paralelamente diligências pela Agência e por alguns dos Estados-Membros mais afectados no sentido de se encontrar uma solução que se baseie no disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 10.º do Regulamento de Base. Embora tal derrogação se aplique apenas à manutenção de aeronaves do tipo Antonov-26, poderia adaptar-se a outros tipos de aeronaves em condições similares. Tal permitiria que aeronaves detentoras de um certificado de aeronavegabilidade restrito, emitido em conformidade com a medida prevista, fossem sujeitas a uma manutenção adequada num ambiente suficientemente controlado.
20. Ao preparar a alteração do Regulamento n.º 1702/2003 da Comissão, necessária para reflectir a medida acima descrita, a Agência apercebeu-se que o texto do artigo modificado, já por si de difícil compreensão, se tornaria demasiado complexo caso não se aproveitasse esta oportunidade para o reestruturar. Considerou igualmente judicioso clarificar a interpretação a dar à primeira frase do número 3 do artigo 2.º, visto haver algumas aeronaves que foram projectadas numa altura em que o conceito de certificado-tipo era inexistente. Este facto não é uma razão para que os seus projectos aprovados deixem de beneficiar de uma

derrogação, visto que os certificados de aeronavegabilidade que lhe foram emitidos na altura tinham o mesmo valor que um certificado-tipo. A alteração ao Regulamento, que figura em anexo, procura cumprir estes objectivos sem afectar a intenção inicial do legislador mais do que o necessário para permitir que continuem a operar aeronaves que, de outro modo, não poderiam ser transferidas para o sistema da EASA. De realçar, contudo, que as disposições ou os n.ºs 10 e 11 do artigo 2.º desaparecem, dado que apenas são válidas até 27 de Março de 2007.

21. Através das observações recebidas sobre o conceito de “Especificações de Aeronavegabilidade Especiais” a Agência apercebeu-se de que se gerara alguma confusão pelo facto de a subalínea (2) da alínea (b) da Parte 21A.173 e a Parte 21A.184 não reflectirem devidamente as disposições da alínea (b) do n.º 3 do artigo 5.º e da alínea (b) do n.º 1 do artigo 15.º do Regulamento de Base, visto mencionarem que a base para certificados de aeronavegabilidade restritos são as “Especificações de Aeronavegabilidade Especiais”. Trata-se claramente de um erro de impressão que deve ser rectificado modificando estas disposições da Parte 21.

IV. Avaliação do impacto regulamentar

22. A avaliação do impacto regulamentar contida no NPA 17 identificou 5 opções potenciais para resolver a questão em apreço. Contudo, e depois de se discutir a sua exequibilidade face aos constrangimentos temporais, concluiu-se que apenas duas eram realmente viáveis: a opção descrita anteriormente e a opção de não agir. Com base na pormenorizada avaliação contida no NPA, que não foi contestada em qualquer das observações recebidas, a Agência concluiu que a opção de não agir não é praticável. Os seus impactos económicos, sociais e internacionais negativos superam amplamente os pequenos ganhos potenciais ao nível da segurança e do ambiente. Entende, por conseguinte, que uma medida derogatória que permita às aeronaves em questão continuarem a operar com certificados de aeronavegabilidade restritos é o melhor caminho para se progredir, desde que essa medida seja dotada das salvaguardas necessárias para evitar a proliferação de antigas aeronaves soviéticas na frota dos Estados-Membros e incentivar as aeronaves deste tipo a integrarem-se no sistema regulador da EASA. É este o objectivo da alteração apresentada ao regulamento da Comissão que figura em anexo a este parecer.

Colónia, 30 de Janeiro de 2007

P. GOUDOU
Director Executivo

Aeronaves de concepção soviética sujeitas à Parte 21

A lista que se segue inclui os tipos de aeronaves para os quais os Estados-Membros emitiram certificados de aeronavegabilidade ou autorizações de voo. A lista foi elaborada com base na informação disponibilizada à Agência e não é um documento que a vincule formalmente.

Deve notar-se que apenas as aeronaves para as quais tenha sido emitido o certificado de aeronavegabilidade definido na Parte 21 (definição essa que exclui os certificados de aeronavegabilidade restritos) serão elegíveis para a medida descrita no presente parecer.

Aeronaves de transporte de grandes dimensões

- 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

Aeronaves com hélice

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

Aeronaves de utilização geral

- 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

* Segundo os arquivos da EASA, os Estados-Membros só emitiram certificados de aeronavegabilidade restritos ou autorizações de voo para estas aeronaves.