



AVIZUL NR. 03/2009

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 07 decembrie 2009

**referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE)
nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003, de stabilire a normelor de punere
în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a
produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de
proiectare și producție**

„Certificate de omologare restricționate și certificate de navigabilitate restricționate”

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei să modifice Regulamentului (CE) nr. 1702/2003¹ al Comisiei și Anexa sa (denumită în continuare, Partea 21) prin includerea unor cerințe elaborate și îmbunătățite pentru certificatele de omologare restricționate (R-TC) și pentru certificatele de navigabilitate restricționate (R-CoA).
2. Avizul a fost adoptat pe baza procedurii stabilite de Consiliul de administrație al Agenției de Siguranță a Aviației (Agenția)², în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008³ (denumit în continuare regulamentul de bază).

II. Consultare

3. Notificarea propunerii de modificare (NPA) 2008-06⁴ care conține proiectul de aviz referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 a fost publicată pe site-ul internet al agenției la data de 10 aprilie 2008.
4. Până la data închiderii, 10 iulie 2008, agenția a primit 120 de observații de la 24 de autorități naționale, organizații profesionale și companii private.
5. Toate observațiile primite au fost luate la cunoștință și incluse într-un document de răspuns la observații (CRD), care a fost publicat pe site-ul internet al agenției la 21 august 2009. Acest CRD conține o listă cu toate persoanele și/sau organizațiile care au furnizat observații și răspunsurile agenției.
6. Principala intenție a NPA 2008-06 a fost de a elabora și a îmbunătăți cerințele pentru eliberarea certificatelor R-TC și R-CoA. NPA descrie toate cazurile în care poate fi emis un certificat R-CoA. Sunt incluse și cazurile pentru care, în trecutul apropiat, s-au emis autorizații permanente de zbor în conformitate cu punctul 21A.701 subpunctul 15. Această opțiune din Partea 21 a fost considerată o măsură de tranziție până când reglementările privind certificatele R-CoA vor fi îmbunătățite, astfel încât să poată fi aplicate și acestui tip de aeronave. De aceea, NPA a vizat încetarea efectelor dispoziției de la punctul 21A.701 subpunctul 15.
7. Au existat numeroase observații contrare cu privire la anularea opțiunii de autorizare de zbor de la punctul 21A.701 subpunctul 15 de către comunitatea proprietarilor de aeronave care zboară, în prezent, pe baza unei autorizații de zbor permanente și, de asemenea, de către autoritățile aeronautice naționale.
8. Agenția recunoaște că impactul măsurii propuse nu poate fi evaluat în întregime fără a avea la dispoziție rezultatele finale ale NPA 2008-07 („Procesul ELA”; „Modificări și reparații standard” și „Specificațiile de certificare pentru avioanele sport ușoare”) și că anularea opțiunii autorizației de zbor permanente poate duce la blocarea la sol a aeronavelor.

De aceea, agenția a decis să retragă din prezentul NPA modificările propuse la alineatele 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 și modificările aferente din AMC și GM la Partea 21.

9. În ciuda celor afirmate mai sus, agenția continuă să fie de părere că autorizația de zbor nu reprezintă certificatul de navigabilitate adecvat pentru aeronavele care operează

¹ Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție (JO L 243, 27.9.2003, p. 6).

² Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către agenție pentru eliberarea de avize, certificate, specificații și materiale de îndrumare („Procedura de reglementare”). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

³ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1)

⁴ Consultați arhivele privind reglementarea la http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

permanent în aceeași configurație și aceleași circumstanțe descrise în nota explicativă la NPA.

10. Prin urmare, agenția intenționează să inițieze un demers de reglementare dedicat cerințelor de navigabilitate inițiale și ulterioare și certificatelor corespunzătoare pentru aeronavele în discuție. Un astfel de demers poate să țină seama în mod corespunzător de noua situație legislativă apărută după aplicarea NPA 2008-07 și de problemele speciale ale aeronavelor care operează în prezent pe baza unei autorizații de zbor permanente.
11. Ca răspuns la alte comentarii, agenția a introdus în proiectul de modificare noi dispoziții care permit o trecere facilă a aeronavei de la un certificat obișnuit, CoA, la un certificat R-CoA, dacă tipul devine „orfan”. Cu toate acestea, acest lucru nu va rezolva permanentele probleme de navigabilitate, așa cum spun mulți dintre cei care au furnizat observații, cum ar fi disponibilitatea pieselor de schimb certificate corespunzător.
12. Deciziile de mai sus au fost integral reflectate în documentul CRD care a fost publicat împreună cu textele de reglementare rezultate din includerea observațiilor.
13. Până la 8 iunie 2009 au fost primite patru reacții privind CRD de la 3 observatori. Niciuna dintre aceste reacții nu a determinat agenția să-și modifice suplimentar propunerile.

III. Conținutul avizului agenției

14. Prezentul aviz are drept scop modificarea Părții 21, în special a dispozițiilor referitoare la eliberarea certificatelor R-TC și R-CoA. Conceptul de certificat R-CoA este încorporat în regulamentul de bază pentru a rezolva problema aeronavelor care nu pot satisface toate normele de navigabilitate aplicabile, dar pentru care se poate asigura totuși siguranța prin restricții, limitări și alte măsuri de limitare a riscului. Acest concept este inclus și în Partea 21, dar, din cauza lipsei de timp, nu a fost elaborat un set detaliat și complet de cerințe și AMC/GM. Între timp, certificatul R-CoA este folosit pentru aeronavele care nu mai au un proprietar deținător de certificat de omologare de tip (TC) activ și pentru aeronavele aflate sub jurisdicția agenției care nu au primit (încă) un certificat de omologare de tip din partea agenției. Practica elaborată pentru aceste aeronave trebuie codificată în Partea 21.
15. Prezenta reglementare descrie deja două moduri de obținere a unui certificat R-CoA. Acestea sunt definite mai jos și detaliate în prezentul aviz:
 - *Certificatul R-CoA pe baza unui certificat R-TC:*
Acesta vizează aeronavele care nu pot satisface toate normele de navigabilitate aplicabile deoarece sunt proiectate anume pentru scopuri speciale, de tipul pulverizării pe culturi, al controlului meteorologic etc.
 - *Certificatul R-CoA pe baza unei aprobări a proiectului care atestă îndeplinirea specificațiilor de navigabilitate specifice (SNS) emise de agenție special pentru acest caz:*
Acest certificat vizează aeronavele individuale care, din diferite motive, nu pot satisface toate normele de navigabilitate aplicabile, dar pentru care se poate asigura totuși siguranța prin restricții, limitări și alte măsuri de limitare a riscului. Exemplele pentru care se folosește în prezent această opțiune sunt aeronavele fără proprietar deținător de certificat TC activ (aeronave „orfane”) și aeronavele proiectate în fosta Uniune Sovietică, pentru care agenția nu a emis (încă) un certificat TC. Sunt propuse noi prevederi care să permită o trecere facilă a aeronavelor de la un certificat CoA obișnuit la un certificat R-CoA, în cazul în care tipul devine „orfan” .

Prezentul aviz are în vedere adăugarea unei a treia opțiuni:

- *Certificatul R-CoA pe baza unui certificat TC și a unui certificat de omologare restricționat suplimentar (R-STC):*

Acesta vizează aeronavele care au deja un certificat de navigabilitate obișnuit (CoA) pe baza unui certificat obișnuit TC, dar care sunt modificate pentru un scop special, la fel ca și în cazul anterior. În lipsa acestei noi opțiuni, singura modalitate de a obține aprobarea pentru cei care modifică aeronavele în scop special ar fi să depună cerere pentru un nou certificat R-TC. Responsabilitatea asociată pentru întregul proiect al aeronavelor ar depăși, în mod obișnuit, capacitatea celui care modifică aeronavele și nu ar fi conformă cu modul în care modificările „obișnuite” la aeronave sunt tratate la Capitolul E.

IV. Evaluarea impactului de reglementare

16. Este de așteptat ca modificarea să aibă un impact pozitiv moderat asupra siguranței, având în vedere că principalul scop al acțiunii de reglementare este de a transpune în cerințe practica actuală a agenției și practicile anterioare din statele membre.
Pentru aeronavele orfane, responsabilitățile diferiților actori vor fi definite mai clar, permițând o verificare mai eficientă a navigabilității menținute. Se așteaptă ca acest lucru să contribuie la o siguranță crescută.
Pentru aeronavele din fosta Uniune Sovietică condițiile de eliberare a specificațiilor de navigabilitate specifice de către agenție vor asigura un nivel de bază și consecvent al siguranței. Numai tipurile de aeronave care vor trece testul de conformitate cu acele SNS pot continua operarea sub un certificat R-CoA. De asemenea, se așteaptă ca acest lucru să contribuie la o siguranță crescută.
17. Este de așteptat ca impactul economic global al modificării să fie pozitiv.
Toate aeronavele în cauză au nevoie de o formă de certificare pentru navigabilitate și, în toate cazurile, este nevoie de o aprobare a proiectului de către agenție, urmată de o determinare a gradului de conformitate a statului de înmatriculare membru. Acest lucru înseamnă că tarifele și taxele legate de implicarea autorității vor fi similare pentru diferitele opțiuni.
Schimbarea automată și aproape automată a categoriei de certificare pentru navigabilitate pentru aeronavele orfane va ușura oarecum povara administrativă și astfel va avea un impact economic pozitiv. Schimbarea categoriei de certificare pentru navigabilitate pentru aeronavele orfane și aeronavele din fosta Uniune Sovietică și posibila modificare a operațiunilor permise pentru aceste aeronave este consecința cerințelor existente deja și nu este afectată de modificare.
Măsurile propuse pentru a evita ca tipurile de aeronavă să devină orfane vor avea un impact economic pozitiv, deoarece deținătorii de certificate TC vor fi capabili să mențină acest tip de certificare prin mijloace relativ simple; astfel li se permite celor mai vulnerabili dintre deținătorii de certificate TC să rămână pe piață.
Este de așteptat ca noua posibilitate de opțiune pentru certificate R-STC să aibă un impact economic pozitiv moderat. Ea va permite celor care modifică aeronavele să-și limiteze eforturile de conformare doar la elementele modificate, în loc să depună o cerere pentru o nouă certificare R-TC completă, cu obligația de a demonstra conformitatea întregii aeronave cu cele mai noi cerințe.
18. Echitatea și imparțialitatea în distribuirea impactului pozitiv și a celui negativ între sectoarele vizate: cel mai mare impact va afecta un sector relativ mic al comunității aeronautice. Totuși, acest lucru este o consecință logică a acțiunii prezentului NPA: certificatele R-CoA sunt emise doar pentru aeronavele modificate în scop special sau pentru aeronavele care nu pot îndeplini toate cerințele de navigabilitate din alte motive. De aceea, este inevitabil ca doar un număr limitat de entități să beneficieze de pe urma modificării.

Köln, 07 decembrie 2009

P. GOUDOU
Director executiv