

PARERE N. 01/2007

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

Concernente un regolamento della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione, al fine di garantire il proseguimento dell'attività di taluni aeromobili registrati negli Stati membri

I. Generalità

1. Lo scopo del presente parere è suggerire alla Commissione di modificare l'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione¹, al fine di garantire la continuità dell'impiego operativo di alcuni aeromobili progettati nell'ex Unione sovietica e attualmente registrati negli Stati membri. Come sarà spiegato in appresso, per molti di questi aeromobili l'Agenzia non ha potuto stabilire il progetto approvato (certificato di omologazione del tipo o apposita specifica di aeronavigabilità - ASA), necessario per il rilascio dei certificati di aeronavigabilità nel rispetto delle condizioni fissate nel regolamento in questione. Onde evitare il fermo operativo di questi aeromobili al termine del periodo di transizione specificato dal legislatore per tale determinazione (28 marzo 2007), è necessario adottare misure urgenti per una soluzione temporanea.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia² conformemente alle disposizioni dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 1592/2002³.

II. Consultazione

3. Il progetto di parere relativo a un regolamento della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 (avviso di proposta di modifica - NPA 17-2006) è stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia il 14 novembre 2006 con un periodo di consultazione ridotto, tenuto conto dell'urgenza della questione.
4. Alla data di chiusura del 25 dicembre 2006, l'Agenzia ha ricevuto 107 osservazioni da parte di autorità nazionali, organizzazioni di categoria e aziende private.
5. Si è provveduto ad accusare ricevuta di tutte le osservazioni pervenute e ad inserirle in un apposito documento di risposta (CRD), pubblicato sul sito web dell'Agenzia il 18 gennaio 2007. Il CRD contiene un elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato osservazioni, nonché le risposte dell'Agenzia.

¹ Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione dell'8 maggio 2006 (GU L 122 del 9.5.2006, pag. 16).

² Decisione del consiglio di amministrazione relativa alle procedure seguite dall'Agenzia per l'elaborazione di pareri, specifiche, certificazioni e materiali di riferimento. AESA MB/7/03 del 27.06.2003 ("procedura normativa").

³ Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (GU L 240 del 7.09.2002, pag. 1.). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1701/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 5).

6. La maggior parte delle osservazioni pervenute è a favore della misura prevista, descritta in appresso. Alcune osservazioni, pur concordando sulla necessità di risolvere la situazione degli aeromobili attualmente registrati, ribadiscono che non si dovrebbe fare ricorso alla misura per ampliare ulteriormente la flotta di aeromobili che non rispettano appieno le disposizioni in materia di aeronavigabilità, attualmente in vigore, stabilite dal diritto comunitario. In alcune osservazioni è stato persino chiesto che gli aeromobili che beneficiano dell'applicazione della misura non vengano autorizzati ad estendere il proprio raggio d'azione oltre la loro attuale attività, in particolare nel territorio degli Stati membri. Altre osservazioni, al contrario, ipotizzano che gli aeromobili oggetto della misura in questione non dovrebbero essere discriminati dagli altri Stati membri e dovrebbero essere autorizzati ad ampliare le rispettive opportunità di mercato. Le stesse parti interessate gradirebbero inoltre l'introduzione di una maggiore flessibilità affinché gli aeromobili già operativi nella Comunità o acquistati da cittadini comunitari possano beneficiare della misura. Altri preferirebbero che la misura fosse applicata anche a tutti gli aeromobili il cui tipo sia già stato approvato da uno Stato membro.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

7. Il presente parere verte sulla modifica dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione⁴ (regolamento della Commissione) al fine di garantire il proseguimento dell'attività di taluni aeromobili progettati nell'ex Unione Sovietica e attualmente registrati negli Stati membri. Come spiegato in modo circostanziato nel NPA summenzionato, l'Agenzia è stata invitata a determinare il progetto approvato (certificato di omologazione del tipo o ASA), necessario ai fini del rilascio dei certificati di aeronavigabilità, per una serie di aeromobili registrati negli Stati membri al momento dell'entrata in vigore del regolamento della Commissione, che non dovevano essere certificati sulla base dei codici noti in quel momento nella Comunità⁵. Tale determinazione avrebbe dovuto essere effettuata entro il 28 marzo 2007. Purtroppo così non è stato per mancanza di assistenza da parte dei progettisti dei prodotti in questione⁶. Pertanto, avvicinandosi la scadenza per l'integrazione di questi aeromobili, pochissimi di essi hanno la possibilità di essere coperti tempestivamente da un progetto approvato dall'AESA e per molti si dovrebbe disporre il fermo operativo se non si interviene con urgenza ad assicurare un'immediata soluzione che ne consenta il proseguimento dell'attività. La Commissione ha quindi convocato per il 19 luglio una riunione speciale del comitato dell'AESA, nel corso della quale è stato deciso di esaminare la portata della

⁴ Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione del 24 settembre 2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione dell'8 maggio 2006 (GU L 122 del 9.5.2006, pag. 16).

⁵ A fini di chiarezza, tali codici potrebbero essere descritti come quelli di cui al regolamento (CEE) n. 3922/91, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile.

⁶ Nell'attuale quadro normativo comunitario, l'Agenzia può certificare un tipo di aeromobile solo se il progettista presenta apposita domanda in tal senso.

questione e di esplorare possibili soluzioni atte ad evitare il fermo operativo di tali aeromobili per la sola ragione della modifica del quadro normativo.

8. L'indagine condotta dall'Agenzia rivela che alcuni aeromobili di progettazione sovietica registrati negli Stati membri sono esclusi dalla sfera di competenze comunitarie, in quanto soddisfano le condizioni di cui all'allegato II al regolamento di base. Tali aeromobili rientrano pertanto *in toto* nella responsabilità degli Stati di registrazione che agiscono, conformemente alle disposizioni dell'allegato 8 alla convenzione ICAO, in cooperazione con i rappresentanti autorizzati degli Stati di progettazione. Se lo Stato di registrazione continua a rilasciare in favore di tali aeromobili un certificato ICAO di aeronavigabilità standard, essi continueranno a beneficiare della libertà di circolazione prevista dalla convenzione di Chicago. Laddove questi aeromobili siano utilizzati per il trasporto aereo commerciale, saranno soggetti, a partire dal 16 luglio 2008, alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio⁷, modificato. Tali disposizioni possono incidere sul proseguimento dell'attività degli aeromobili se non sono in possesso di un certificato di aeronavigabilità dell'AESA, a meno che nel frattempo tali disposizioni non siano modificate.
9. Circa 300 aeromobili⁸ di progettazione sovietica (cfr. elenco allegato per informazioni) rientrano totalmente nell'ambito di applicazione del regolamento della Commissione e dovrebbero essere in possesso di un certificato di aeronavigabilità rilasciato conformemente all'allegato dello stesso regolamento – la cosiddetta parte 21 – per potere continuare a beneficiare della libertà di circolazione nella Comunità. Il fermo operativo di tali aeromobili, in particolare quelli impegnati in attività commerciali, avrebbe un notevole impatto economico sui loro proprietari e operatori, nonché su settori importanti dell'economia degli Stati membri in cui sono registrati. Molti considerano ingiusta questa situazione perché le persone interessate non hanno alcuna responsabilità diretta né vi è un'immediata giustificazione in termini di sicurezza per un'azione radicale. Il presente parere mira, pertanto, a proporre una soluzione accettabile per consentire il proseguimento dell'attività di tali aeromobili fino al momento in cui l'AESA possa determinare un progetto approvato adeguato per la maggior parte di loro. Ciò, ovviamente, richiede l'assistenza dei progettisti e dei rappresentanti autorizzati dello Stato di progettazione; nel caso in cui non fosse possibile ottenere tale assistenza, alcuni di questi aeromobili non sarebbero autorizzati ad operare ulteriormente nella Comunità, ma i rispettivi proprietari ed operatori avrebbero il tempo necessario per adeguarli e adottare le misure necessarie.

⁷ Regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile (GU L 377 del 27.12.2006).

⁸ 45 aeromobili di grandi dimensioni impegnati in attività commerciali (principalmente Antonov 24, 26, 28 72 e 74), 190 elicotteri pesanti (Kamov) e 80 aeromobili di aviazione generale (principalmente Sukhoi 26/31 e Yak 18/55).

10. Adesso è troppo tardi ed è rischioso proporre un processo legislativo completo per modificare le disposizioni del regolamento di base⁹ o per escludere tutti questi aeromobili dalla competenza della Comunità modificandone l'allegato II. L'unica soluzione, quindi, è consentirne il proseguimento dell'attività attraverso il rilascio di certificati di aeronavigabilità limitata, purché soddisfino tutti gli altri requisiti applicabili in merito al mantenimento dell'aeronavigabilità e della protezione ambientale. Tuttavia, per l'Agenzia è materialmente impossibile determinare caso per caso, prima del 28 marzo 2007 (cfr. anche paragrafo 7), le necessarie apposite specifiche di aeronavigabilità, come richiesto dall'articolo 5, paragrafi 3 e 4, e dal punto 21A.184 del regolamento di base. La misura prevista mira pertanto a modificare il regolamento della Commissione per determinare tali apposite specifiche di aeronavigabilità con riferimento al progetto approvato degli Stati di progettazione, includendo le informazioni necessarie per garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità (direttive di aeronavigabilità). Tale misura, infatti, è simile a quella contenuta nell'articolo 2, paragrafo 3, lettera a), che manteneva la validità dei certificati di omologazione rilasciati o convalidati dagli Stati membri per prodotti noti. Tuttavia, poiché tale misura non consente all'Agenzia di acquisire una conoscenza approfondita della progettazione dei prodotti in questione, la misura può essere proposta solo se quella conoscenza è fornita dal rappresentante autorizzato dello Stato di progettazione nell'ambito di accordi specifici che assicurino anche la disponibilità delle informazioni necessarie a garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità ai fini dell'aggiornamento delle apposite specifiche di aeronavigabilità.
11. La misura prevista è limitata agli aeromobili già registrati dagli Stati membri. Ulteriori aeromobili degli stessi tipi non possono essere registrati dagli Stati membri, a meno che per essi non sia stato rilasciato un progetto approvato dall'AESA (certificato di omologazione del tipo o ASA) che garantisca la loro piena integrazione nel sistema di sicurezza dell'AESA. Per evitare inoltre che il periodo di elaborazione della norma in questione (che va dalla data di pubblicazione della proposta di modifica dopo la riunione speciale del comitato di cui al paragrafo precedente fino al 28 marzo 2007) sia usato per introdurre ulteriori aeromobili nella Comunità accettati anteriormente, la misura si applica solo agli aeromobili presenti nei registri di uno Stato membro al 1° luglio 2006. Tale soluzione è stata contestata da alcune osservazioni, in quanto sembra che vi siano aeromobili giù acquistati prima di quella data che sono in attesa di registrazione. L'Agenzia, tuttavia, non ha modificato la sua proposta su questo punto perché ha temuto che la flessibilità invocata favorisse la possibilità di commettere abusi. Può essere infatti difficile appurare l'acquisto di un aeromobile e che l'intenzione era di registrarlo in uno Stato membro. Un'ulteriore difficoltà sarebbe specificare da quale soggetto tale aeromobile avrebbe dovuto essere acquistato per essere ammissibile; l'introduzione di criteri di cittadinanza potrebbe essere considerata discriminatoria o contraria alla libertà di stabilimento.

⁹ La durata massima del periodo in cui gli aeromobili soggetti alla normativa comunitaria possono rimanere sotto il controllo delle autorità nazionali – 42 mesi – è fissata all'articolo 56 del regolamento di base. Solo un atto del legislatore – Parlamento europeo e Consiglio – può modificare questa durata.

12. La misura prevista si applica soltanto agli aeromobili per i quali sia stato rilasciato un certificato di aeronavigabilità da parte di uno Stato membro entro la data summenzionata. L'obiettivo di questa restrizione è garantire che a beneficiare della misura siano soltanto gli aeromobili il cui stato di sicurezza sia riconosciuto a livello internazionale e per i quali il mantenimento dell'aeronavigabilità sia ufficialmente sostenuto dal loro Stato di progettazione. Si vogliono così ridurre al minimo i rischi derivanti dalla limitata conoscenza della progettazione da parte dell'Agenzia. Ciò, naturalmente, può far sì che alcuni aeromobili che attualmente volano in virtù di certificati ristretti di aeronavigabilità o di permessi di volo nazionali vengano esclusi e non beneficino della misura. L'Agenzia, parallelamente al presente parere, sta elaborando un parere sui permessi di volo che, se approvato dalla Commissione, dovrebbe garantire una soluzione per tali aeromobili. Il parere in oggetto propone infatti che le condizioni determinate dagli Stati membri per il rilascio di tali certificati siano considerate applicabili in base al principio di anteriorità e che i certificati di aeronavigabilità associati siano considerati permessi di volo rilasciati conformemente alla parte 21 fino al 28 marzo 2008. Successivamente a quella data, se occorre prorogare tali permessi, questi ultimi dovranno essere nuovamente rilasciati sulla base di un progetto specificamente approvato dall'Agenzia.
13. La misura prevista è limitata nel tempo; le apposite specifiche di aeronavigabilità così determinate sono valide solo per 5 anni. Tale scelta è giustificata per motivi di sicurezza perché, come detto in precedenza, la misura non consente all'Agenzia di acquisire la conoscenza tecnica necessaria del progetto. La limitazione creerà allora un incentivo per i progettisti ad assistere l'Agenzia nella determinazione del progetto approvato, necessario per integrare totalmente i loro aeromobili nel sistema dell'AESA. Se l'Agenzia non potesse determinare un progetto approvato, a seguito di una valutazione tecnica circostanziata, prima della fine di questo periodo, alcuni aeromobili potrebbero non ottenere alcun certificato di aeronavigabilità e non sarebbero più autorizzati a volare nel territorio degli Stati membri. Questa limitazione è stata contestata da alcune osservazioni. Alcuni vorrebbero che il periodo transitorio fosse prorogato fino al termine della stagione estiva del 2012 per motivi contrattuali¹⁰. Altri ipotizzano una flessibilità che consentirebbe la proroga a favore di aeromobili attualmente in fase di convalida, qualora fosse necessario un lasso di tempo più lungo per portarla a termine. Un'altra osservazione propone una revisione intermedia per verificare a tempo debito gli effetti della limitazione. Ancora una volta l'Agenzia non ha cambiato opinione perché sarebbe possibile modificare il regolamento della Commissione, se necessario in considerazione degli sviluppi, qualora la Commissione lo ritenga opportuno. Date queste premesse, la proposta di revisione intermedia è un'ipotesi ragionevole, ma può essere attuata dall'Agenzia senza la necessità di introdurre un requisito giuridico nel regolamento. Non sembra inoltre opportuno considerare inevitabile la possibilità di procedere a revisioni.
14. Sebbene il presente parere sia stato elaborato per affrontare la questione degli aeromobili progettati nel sistema sovietico, la misura prevista non specifica

¹⁰ Operatori di aeromobili impegnati in attività aeree agricole.

questo aspetto esplicitamente. Pertanto, essa sarà applicabile agli aeromobili che non sono stati autorizzati o per i quali non è stato determinato finora alcun certificato di omologazione del tipo da parte dell'AESA, non appena soddisferanno le condizioni applicabili. Va sottolineato, tuttavia, che è estremamente esiguo il numero di aeromobili non ancora integrati nel sistema dell'AESA. Le eccezioni riguardano aeromobili per i quali non ha potuto essere individuata alcuna impresa di progettazione intenzionata a cooperare con l'Agenzia. In tali casi, l'Agenzia ritiene che il normale processo sia la determinazione, caso per caso, di un'apposita specifica di aeronavigabilità individuale, proprio come previsto per gli aeromobili senza titolari di progetto – gli aeromobili orfani – che, in base alla parte 21, non possono ottenere un certificato di omologazione del tipo, ma hanno dimostrato una sicurezza sufficiente per essere autorizzati a continuare a volare.

15. Per quanto riguarda gli aeromobili progettati negli Stati membri che hanno aderito alla Comunità dopo l'entrata in vigore del regolamento di base, non si prevede di includerli nella misura proposta. È stato avviato un processo parallelo con il sostegno delle autorità nazionali dell'aviazione per integrarli pienamente nel sistema dell'AESA. Qualora non si possa determinare a tempo debito alcun certificato di omologazione del tipo o gli aeromobili siano divenuti orfani per mancanza di assistenza da parte dei progettisti, a tali aeromobili può essere rilasciato un certificato di aeronavigabilità limitata caso per caso. L'Agenzia sta prendendo in considerazione di rilasciare le apposite specifiche di aeronavigabilità necessarie con l'aiuto delle autorità nazionali dell'aviazione interessate.
16. La misura prevista, determinando le apposite specifiche di aeronavigabilità necessarie, fornisce alle amministrazioni nazionali dell'aviazione la base giuridica per il rilascio dei certificati di aeronavigabilità limitata. Tali apposite specifiche di aeronavigabilità sono approvazioni di progetto, comprese tutte le condizioni e le restrizioni necessarie per garantire un livello di sicurezza equivalente a quello assicurato dagli accertamenti di osservanza compiuti con basi di certificazione determinate conformemente alla parte 21. L'Agenzia non considera necessario introdurre in queste apposite specifiche di aeronavigabilità alcune limitazioni, che impedirebbero agli aeromobili in questione di essere usati in attività nelle quali sono attualmente impegnati. Inoltre, l'introduzione di tali limitazioni equivarrebbe a vanificare la finalità della misura. Sarebbe in ogni caso difficile giustificare ulteriori restrizioni, in quanto gli stessi aeromobili non sarebbero soggetti a dette restrizioni se fossero registrati in un paese terzo. Di conseguenza, gli aeromobili coperti dalla misura prevista saranno autorizzati a trasportare persone o merci se sono autorizzati a farlo attualmente. I relativi certificati di aeronavigabilità limitata costituiscono certificati rilasciati conformemente al regolamento di base e sono soggetti alle disposizioni dell'articolo 8. Devono essere accettati da tutti gli Stati membri e non possono imporre alle attività degli aeromobili cui si riferiscono condizioni che vadano oltre quanto contenuto nelle apposite specifiche di aeronavigabilità.
17. Tuttavia, l'uso tuttavia di aeromobili muniti di un certificato di aeronavigabilità limitata in attività commerciali non è una prassi corrente. L'estensione recentemente approvata dal regolamento n. 3922/91 al trasporto aereo

commerciale con aerei richiede che tali aeromobili siano muniti di un certificato di aeronavigabilità "standard", rilasciato conformemente al regolamento. Sebbene la parola "standard" non sia specificata nel regolamento, è lecito desumere che significhi un normale certificato di aeronavigabilità e che escluda pertanto i certificati di aeronavigabilità limitata. Tale aspetto dovrebbe essere corretto prima che la summenzionata estensione entri in vigore (probabilmente nel giugno 2008). L'Agenzia intende affrontare la questione al momento dell'elaborazione delle norme attuative per l'estensione del regolamento di base alle operazioni aeree e presenterà proposte alla Commissione al momento opportuno.

18. È stato affermato nelle osservazioni che a livello internazionale si considera che gli aeromobili in possesso di un certificato di aeronavigabilità limitata non sono ammissibili alla libera circolazione prevista dalla convenzione di Chicago. Di conseguenza, l'aeromobile europeo registrato, in possesso di un certificato di aeronavigabilità limitata, potrebbe essere soggetto a restrizioni da parte di altri Stati contraenti dell'ICAO. Date queste premesse, l'Agenzia desidera spiegare che, pur rispettando pienamente le norme minime ICAO contenute nell'allegato 8, la Comunità ha deciso di introdurre requisiti più severi poiché ha considerato che le attuali norme ICAO sull'aeronavigabilità sono insufficienti per garantire un adeguato livello di protezione dei suoi cittadini. Infatti, i requisiti essenziali contenuti nell'allegato I al regolamento (CE) n. 1592/2002 soddisfano le norme ICAO, mentre non è necessariamente vero il contrario. Ciò potrebbe comportare che gli aeromobili che non soddisfano i requisiti essenziali della Comunità, ma soddisfano le norme ICAO, non subiranno limitazioni della libertà di circolazione che hanno ottenuto ai sensi della convenzione di Chicago e, laddove applicabili, in virtù di accordi di servizio bilaterali. Tale è il caso degli aeromobili coperti dalla misura prevista qualora per essi sia stato rilasciato un certificato standard di aeronavigabilità da alcuni Stati contraenti dell'ICAO e nessuno di essi abbia contestato il rispetto da parte loro delle norme ICAO applicabili. Per evitare malintesi, i certificati ristretti recheranno la menzione che essi soddisfano le norme ICAO. Questa menzione dovrebbe essere accettata da tutti gli Stati contraenti dell'ICAO perché sarebbe discriminatorio che lo stesso tipo di aeromobile fosse trattato in modo differente a seconda che sia registrato in uno Stato membro dell'UE oppure in un altro Stato contraente dell'ICAO.
19. Per quanto riguarda il mantenimento dell'aeronavigabilità, gli aeromobili in possesso di un certificato di aeronavigabilità limitata sono soggetti alle disposizioni del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione sul mantenimento della navigabilità di aeromobili (Parte M). Sarà pertanto rilasciato un certificato di revisione dell'aeronavigabilità, la cui validità è soggetta alle disposizioni applicabili di quel regolamento. Va osservato che, fra gli aeromobili in questione, quelli di grandi dimensioni e quelli coinvolti nei trasporti aerei commerciali dovrebbero già soddisfare tali disposizioni e che, purtroppo, la mancata disponibilità dei dati di progettazione ha reso praticamente impossibile il rilascio delle autorizzazioni di cui alla parte 145 e delle licenze di cui alla parte 66 per gli aeromobili di cui trattasi. Pertanto, tali aeromobili volano illegalmente. Lo stesso accadrà a tutti gli altri aeromobili nel momento in cui la parte M entrerà completamente in vigore il 28 settembre

2008. L'Agenzia e alcuni degli Stati membri più colpiti stanno quindi conducendo lavori in parallelo per trovare una soluzione sulla base delle disposizioni dell'articolo 10, paragrafi 5 e 6, del regolamento di base. Pur riguardando tale deroga solo la manutenzione degli aeromobili An-26, potrebbe essere applicata anche ad altri tipi di aeromobili in condizioni simili. Questa soluzione consentirebbe agli aeromobili in possesso di un certificato di aeronavigabilità limitata rilasciato conformemente alla misura proposta di essere sottoposti a un'adeguata manutenzione in un ambiente sufficientemente controllato.
20. Nel corso dell'elaborazione della modifica al regolamento n. 1702/2003 della Commissione, necessaria per inserire la misura suesposta, l'Agenzia si è resa conto che il testo dell'articolo modificato, già di per sé di difficile comprensione, diventerebbe troppo complicato se non si cogliesse questa opportunità per riformularlo. Ha inoltre ritenuto opportuno chiarire l'interpretazione da dare alla prima frase del paragrafo 3 dell'articolo 2, in quanto vi sono alcuni aeromobili che sono stati progettati in un periodo in cui il concetto di omologazione non esisteva. Non è un buon motivo per non considerare valido il loro progetto approvato dal momento che i certificati di aeronavigabilità rilasciati in quel momento avevano lo stesso valore di un'omologazione. La modifica del regolamento allegata mira a soddisfare questo obiettivo, senza incidere sull'intenzione iniziale del legislatore più del necessario, per consentire il proseguimento dell'attività di aeromobili che altrimenti non possono essere integrati nel sistema dell'AESA. Va osservato, tuttavia, che le disposizioni o i paragrafi 10 e 11 dell'articolo 2 decadranno dal momento che sono applicabili solo fino al 27 marzo 2007.
21. In base alle osservazioni pervenute sul concetto di "apposite specifiche di aeronavigabilità", l'Agenzia si è resa conto che si era creata una certa confusione per il fatto che le parti 21A.173, lettera b, punto 2, e 21A.184 non riflettono adeguatamente le disposizioni degli articoli 5, paragrafo 3, lettera b), e 15, paragrafo 1, lettera b), del regolamento di base dal momento che tali articoli indicano che il fondamento per rilasciare i certificati di aeronavigabilità limitata è rappresentato da "particolari specifiche di certificazione". Si tratta chiaramente di un errore redazionale che deve essere rettificato modificando le disposizioni della parte 21.

IV. Valutazione dell'impatto normativo

22. Nella valutazione dell'impatto normativo contenuta nel NPA 17 sono state individuate 5 potenziali opzioni per risolvere la questione di cui trattasi. Tuttavia, dopo avere discusso della loro fattibilità in considerazione dei limiti di tempo, si è concluso che solo due opzioni erano concretamente realizzabili; quella descritta in precedenza nel presente documento e lo status quo. Sulla base della valutazione circostanziata contenuta nel NPA, contro la quale non sono state ricevute osservazioni, l'Agenzia conclude che la scelta di mantenere lo status quo non è praticabile. Il suo impatto economico, sociale ed internazionale negativo supera di gran lunga i pochi potenziali vantaggi in termini di sicurezza e di protezione ambientale. L'Agenzia ritiene, pertanto,

che la soluzione migliore sia costituita da una misura basata sul criterio del mantenimento dei diritti acquisiti (*grandfathering*), che consenta il proseguimento dell'attività degli aeromobili interessati mediante certificati di aeronavigabilità limitata, purché in tale misura siano contenute appropriate clausole di salvaguardia, al fine di evitare la proliferazione nella flotta degli Stati membri di aeromobili progettati nell'ex Unione sovietica e di incoraggiare l'integrazione di questi tipi di aeromobili nel sistema di regolamentazione dell'AESA. È questo l'obiettivo della proposta di modifica del regolamento della Commissione allegata al presente parere.

Colonia, 30 gennaio 2007

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

Aeromobili di progettazione sovietica soggetti alle disposizioni della parte 21

L'elenco che segue contiene tipi di aeromobili per i quali gli Stati membri hanno rilasciato certificati di aeronavigabilità o permessi di volo. L'elenco è stato elaborato sulla base delle informazioni a disposizione dell'Agenzia; non è un documento ufficiale che impegna l'Agenzia.

Va osservato che solo gli aeromobili per i quali è stato rilasciato un certificato di aeronavigabilità definito nella parte 21 (definizione che esclude i certificati di aeronavigabilità limitata) sarebbero ammissibili alla misura descritta nel presente parere.

Aeromobili da trasporto di grandi dimensioni

- 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

Aeromobili ad ala rotante

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

Aviazione generale

- 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

* In base ai documenti a disposizione dell'AESA, per tali aeromobili sono stati rilasciati da parte degli Stati membri soltanto certificati di aeronavigabilità limitata o permessi di volo