

AVIZUL nr. 01/2007

AL AGENȚIEI EUROPENE PENTRU SIGURANȚA AVIAȚIEI

pentru un Regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei 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, pentru a asigura funcționarea în continuare a anumitor aeronave înmatriculate în statele membre

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este de a sugera Comisiei să modifice articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei¹ pentru a asigura funcționarea în continuare a anumitor aeronave proiectate în fosta Uniune Sovietică și în prezent înmatriculate în statele membre. După cum se detaliază mai jos, pentru multe dintre aceste aeronave, Agenția nu a putut stabili proiectul aprobat (certificat de omologare de tip sau specificație de navigabilitate specifică – SNS), care este necesar pentru eliberarea certificatelor de navigabilitate în condițiile specificate în acest regulament. Pentru a evita imobilizarea la sol a acestor aeronave la sfârșitul perioadei de tranziție specificate de legiuitor pentru o astfel de situație (28 martie 2007), trebuie luate măsuri urgente pentru o soluție temporară.
2. Prezentul aviz a fost adoptat, în urma procedurii specificate de Consiliul de administrație al Agenției², în conformitate cu dispozițiile articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 1592/2002³.

II. Consultare

3. Proiectul de aviz pentru un Regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei (aviz de propunere de modificare – APM 17-2006) a fost publicat pe situl web al Agenției la 14 noiembrie 2006, cu o perioadă de consultare redusă, având în vedere urgența chestiunii.
4. Până la data limită de 25 decembrie 2006, Agenția primise 107 observații din partea autorităților naționale, organizațiilor profesionale și societăților private.
5. Toate observațiile primite au fost acceptate și incluse într-un document de răspuns la observații (DRO), care a fost publicat pe situl web al Agenției la 18 ianuarie 2007. Acest DRO cuprinde o listă a tuturor persoanelor și/sau organizațiilor care au transmis observații, precum și răspunsurile Agenției.
6. Cele mai multe dintre observațiile primite sprijină măsura preconizată, după cum se descrie mai jos. Unele observații, deși acceptă necesitatea soluționării situației aeronavelor înmatriculate în prezent, insistă că măsura nu ar trebui utilizată pentru a extinde flota de aeronave care nu respectă pe deplin actualul regim de navigabilitate stabilit de legislația UE. Câteva observații chiar

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). Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 706/2006 al Comisiei din 8 mai 2006 (JO L 122, 9.5.2006, p. 16).

² Decizia Consiliului de administrație privind procedura care urmează a fi aplicată de către Agenție pentru emiterea avizelor, specificațiilor de certificare și materialelor orientative. EASA MB/7/03 din 27.06.2003 („Procedura de elaborare a reglementărilor”).

³ Regulamentul (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2002 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației (JO L 240, 7.09.2002, p. 1). Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 1701/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 (JO L 243, 27.9.2003, p. 5).

solicită ca aeronavele care vor beneficia de această măsură să nu își extindă activitatea dincolo de ceea ce fac în prezent, în special pe teritoriul altor state membre. Altele, dimpotrivă, insistă ca aeronavele supuse măsurii să nu fie discriminate de către alte state membre și să își poată extinde oportunitățile de piață. De asemenea, aceleași părți interesate ar dori introducerea unei flexibilități sporite în măsură, astfel încât aeronavele care deja funcționează în Comunitate sau care sunt cumpărate de cetățeni comunitari să poată beneficia de măsură. Câteva părți interesate ar prefera ca măsura să se aplice, de asemenea, tuturor aeronavelor al căror tip a fost deja acceptat de către un stat membru.

III. Conținutul avizului Agenției

7. Prezentul aviz urmărește să modifice articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei⁴ (Regulamentul Comisiei) pentru a asigura funcționarea în continuare a anumitor aeronave proiectate în fosta Uniune Sovietică și în prezent înmatriculate în statele membre. După cum se explică detaliat în APM-ul menționat mai sus, Agenția a trebuit să stabilească proiectul aprobat (certificat de omologare de tip sau SNS), necesar pentru eliberarea certificatelor de navigabilitate ale anumitor aeronave înmatriculate în statele membre în momentul intrării în vigoare a Regulamentului Comisiei, care nu fuseseră certificate în baza codurilor cunoscute în acel moment în Comunitate⁵. Acest lucru trebuia făcut înainte de 28 martie 2007. Din păcate, această stabilire nu a putut avea loc datorită lipsei sprijinului proiectanților acestor produse⁶. În consecință, apropiindu-se termenul limită de integrare a acestor aeronave, foarte puține au posibilitatea de a fi acoperite de un proiect aprobat de EASA în timp util și multe ar trebui immobilizate la sol dacă nu se iau urgent măsuri pentru a oferi o soluție imediată care să asigure funcționarea în continuare a acestora. De aceea, Comisia a convocat, pe 19 iulie, o reuniune specială a Comitetului EASA, în cadrul căreia s-a convenit să se investigheze amploarea problemei și să se exploreze posibile opțiuni pentru a evita immobilizarea la sol a aeronavelor doar pe motiv de schimbare a cadrului de reglementare.
8. Investigația desfășurată de către Agenție arată că un număr de aeronave de proiectare sovietică înmatriculate în statele membre sunt excluse din domeniul comunitar de competență, întrucât îndeplinesc condițiile din anexa II la regulamentul de bază. Astfel, aceste aeronave intră în întregime în sarcina statelor în care s-a efectuat înmatricularea, care acționează, în conformitate cu dispozițiile OACI, anexa 8, în cooperare cu reprezentanții autorizați ai statelor în care s-a efectuat proiectarea. În cazul în care statul în care s-a efectuat

⁴ 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). Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 706/2006 al Comisiei din 8 mai 2006 (JO L 122, 9.5.2006, p. 16).

⁵ Pe scurt, aceste coduri ar putea fi descrise ca fiind cele menționate în Regulamentul (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile.

⁶ În cadrul juridic comunitar actual, Agenția poate certifica un tip de aeronavă numai în cazul în care proiectantul solicită aceasta.

înmatricularea continuă să le elibereze un certificat de navigabilitate standard OACI, acestea continuă să beneficieze de libertatea de circulație acordată prin Convenția de la Chicago. Dacă aceste aeronave sunt avioane angajate în transportul aerian comercial, vor face, la 16 iulie 2008, obiectul dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului⁷, astfel cum a fost modificat. Aceste dispoziții pot afecta funcționarea în continuare a acestora, întrucât nu vor deține un certificat de navigabilitate EASA, cu excepția cazului în care aceste dispoziții vor fi fost, între timp, revizuite.

9. Aproximativ 300 de aeronave⁸ de proiectare sovietică (a se vedea lista anexată pentru informare) se supun în întregime Regulamentului Comisiei și ar trebui să dețină un certificat de navigabilitate eliberat în conformitate cu anexa acestuia – așa numita parte 21 – pentru a beneficia în continuare de libertate de circulație în cadrul Comunității. Imobilizarea acestor aeronave, în special a celor implicate în operațiuni comerciale, ar avea un impact economic semnificativ asupra proprietarilor și operatorilor acestora, precum și asupra unor segmente semnificative ale economiei statelor membre în care sunt înmatriculate. Majoritatea părților interesate consideră acest lucru inechitabil, deoarece persoanele afectate nu au o responsabilitate directă în această situație și nu există o justificare imediată de siguranță pentru o asemenea măsură radicală. De aceea, prezentul aviz urmărește să propună o modalitate acceptabilă de a permite funcționarea în continuare a acestora până în momentul în care Agenția poate stabili un proiect aprobat de EASA pentru cele mai multe dintre ele. Desigur, acest lucru ar necesita sprijinul proiectanților și al reprezentanților autorizați ai statului de proiectare; în cazul în care un astfel de sprijin nu poate fi obținut, unele dintre aceste aeronave nu ar mai avea dreptul să opereze în Comunitate, dar proprietarii și operatorii lor vor fi avut timp să se adapteze și să ia măsurile necesare.

10. În prezent este prea târziu și prea nesigur să se preconizeze un proces legislativ complet pentru a modifica dispozițiile tranzitorii ale regulamentului de bază⁹ sau pentru a exclude aceste aeronave din domeniul de competență comunitară prin modificarea anexei II la acesta. În acest caz, singura soluție este să se permită funcționarea în continuare a acestora în baza unor certificate limitate de navigabilitate, cu condiția ca acestea să respecte și toate celelalte cerințe aplicabile legate de menținerea navigabilității și protecția mediului. Cu toate acestea, este imposibil din punct de vedere material ca Agenția să poată stabili, înainte de 28 martie 2007 (vezi și punctul 7 de mai sus), SNS-urile necesare de la caz la caz, după cum se cere în articolul 5 alineatele (3) și (4) din regulamentul de bază și partea 21A. 184. În consecință, măsura preconizată este de a modifica Regulamentul Comisiei pentru a stabili asemenea SNS-uri prin trimitere la proiectul aprobat de statele de proiectare, incluzând

⁷ Regulamentul (CE) nr. 1900/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (J.O. din 27.12.2006).

⁸ 45 de avioane mari angajate în operațiuni comerciale (în principal Antonov 24, 26, 28, 72 și 74), 190 de elicoptere grele (Kamov) și 80 de avioane de aviație generală (în principal Sukhoi 26/31 și Yak 18/55).

⁹ Durata perioadei maxime în care aeronavele supuse legislației comunitare pot fi menținute sub control național – 42 de luni – este stabilită în articolul 56 din regulamentul de bază. Numai un act al legiuitorului – Parlamentul European și Consiliul – poate modifica această valoare.

informațiile sale privind menținerea navigabilității (dispoziții privind navigabilitatea). O asemenea măsură este de fapt similară celei cuprinse în articolul 2 alineatul (3) litera (a), care menține valabilitatea certificatelor de omologare de tip eliberate sau validate de statele membre pentru produse bine cunoscute. Cu toate acestea, întrucât o asemenea măsură nu permite Agenției să dobândească cunoștințe aprofundate asupra proiectării produselor în cauză, măsura poate fi preconizată numai dacă aceste cunoștințe sunt furnizate de reprezentantul autorizat al statului de proiectare în temeiul unui acord corespunzător care, de asemenea, asigură disponibilitatea informațiilor necesare privind menținerea navigabilității, în vederea actualizării SNS-urilor.

11. Măsura preconizată este limitată la aeronavele care sunt deja înmatriculate de statele membre. Aeronavele suplimentare de aceleași tipuri nu pot fi înmatriculate de statele membre, cu excepția cazului în care le-a fost eliberat un proiect aprobat de EASA (certificat de omologare de tip sau SNS), prevăzând deplina lor integrare în sistemul de siguranță EASA. De asemenea, pentru a evita ca perioada în cursul căreia a fost elaborată prezenta normă (de la data publicării intenției, după reuniunea specială a comisiei menționată la punctul 7 de mai sus, până la 28 martie 2007) să fie utilizată pentru introducerea altor aeronave exceptate în Comunitate, măsura se aplică numai aeronavelor care erau înmatriculate de un stat membru la 1 iulie 2006. Acest lucru a fost contestat de câteva observații, întrucât par să existe anumite aeronave, deja achiziționate la acea dată, care așteaptă să fie înmatriculate. Totuși, Agenția nu și-a modificat propunerea în această privință, deoarece s-a temut că introducerea flexibilității solicitate va deschide posibilitatea unor abuzuri. Într-adevăr, poate fi dificil de verificat dacă o aeronavă a fost achiziționată și dacă intenția era de a fi înmatriculată într-un stat membru. O dificultate suplimentară ar fi de a specifica de către cine trebuie să fi fost achiziționată aeronava pentru a fi eligibilă; introducerea unei condiții de cetățenie ar putea fi considerată discriminatorie sau contrară libertății de stabilire.
12. Măsura preconizată se aplică numai aeronavelor cărora un stat membru le-a eliberat un certificat de navigabilitate până la data menționată mai sus. Obiectivul acestei restricții este de a asigura că beneficiarii sunt numai aeronavele al căror statut în ceea ce privește siguranța este recunoscut la nivel internațional și a căror menținere a navigabilității este sprijinită în mod oficial de statul de proiectare al acestora. Acest lucru urmărește minimizarea riscurilor legate de cunoașterea limitată a proiectării de către Agenție. Desigur, aceasta poate exclude din măsură anumite aeronave care în prezent efectuează zboruri în baza unor certificate de navigabilitate sau autorizații de zbor naționale limitate. Agenția, în paralel cu prezentul aviz, emite un aviz privind autorizațiile de zbor care ar trebui să ofere, dacă se adoptă de către Comisie, o soluție pentru aceste aeronave. Acest aviz sugerează într-adevăr că acele condiții stabilite de statele membre pentru eliberarea acestor certificate sunt exceptate și că certificatele de navigabilitate aferente sunt considerate, până la 28 martie 2008, autorizații de zbor eliberate în conformitate cu partea 21. Dacă, după această dată, aceste autorizații trebuie prelungite, ele vor trebui re-eliberate în baza unui proiect aprobat în mod explicit de către Agenție.

13. Măsura preconizată este limitată în timp; SNS-urile astfel stabilite sunt valabile doar pentru 5 ani. Acest lucru este justificat din rațiuni de siguranță prin faptul că, după cum s-a menționat mai sus, măsura nu permite Agenției să dobândească cunoștințele tehnice necesare referitoare la proiect. Limitarea va crea apoi un stimulent pentru proiectanți să asiste Agenția în stabilirea proiectului aprobat necesar pentru a-și integra pe deplin aeronava în sistemul EASA. În cazul în care Agenția nu poate stabili un proiect aprobat în urma unei evaluări tehnice detaliate, înainte de sfârșitul acestei perioade, este posibil ca anumite aeronave să nu poată obține nici un certificat de navigabilitate și să nu mai aibă dreptul să efectueze zboruri pe teritoriul statelor membre. Această limitare a fost contestată de câteva observații. Unele ar dori ca perioada de tranziție să fie extinsă până la sfârșitul sezonului de vară din 2012 din rațiuni contractuale¹⁰. Altele sugerează o flexibilitate care ar permite extinderea sa în favoarea aeronavelor în curs de validare atunci când este necesar ceva mai mult timp pentru finalizarea acestora. O altă observație sugerează o reexaminare intermediară pentru a evalua în timp util consecințele limitării. De asemenea, Agenția nu și-a modificat propunerea, întrucât este posibil să se modifice Regulamentul Comisiei, după necesități, în funcție de evoluții, în cazul în care Comisia consideră că este necesar. În această perspectivă, reexaminarea intermediară este o sugestie rezonabilă, dar acest lucru poate fi efectuat de către Agenție fără necesitatea introducerii unei cerințe legale în regulament. Mai mult, pare necorespunzător să se considere inevitabilă preconizarea unor prelungiri.
14. Deși prezentul aviz a fost redactat pentru a aborda situația aeronavelor proiectate în sistemul sovietic, măsura preconizată nu specifică în mod explicit acest lucru. În consecință, ea va fi aplicabilă aeronavelor care nu au fost exceptate sau pentru care nu a fost stabilit încă un certificat de omologare EASA, imediat ce îndeplinesc condițiile aplicabile. Ar trebui totuși subliniat că sunt foarte puține aeronave care nu au fost încă introduse în sistemul EASA. Excepțiile sunt legate de aeronavele pentru care nu a putut fi identificată o întreprindere de proiectare dispusă să coopereze cu Agenția. În asemenea cazuri, Agenția consideră că procesul normal este stabilirea de la caz la caz a specificației de navigabilitate specifice individuale, așa cum preconizează să facă pentru aeronavele fără titulari de proiect – aeronavele orfane – care, în conformitate cu partea 21, nu sunt eligibile pentru un certificat de omologare de tip, dar au demonstrat o siguranță suficientă pentru a avea dreptul să efectueze în continuare zboruri.
15. În ceea ce privește aeronavele proiectate în statele care au aderat la Comunitate după intrarea în vigoare a regulamentului de bază, nu există intenția de a le include în măsura preconizată. A fost inițiat un proces paralel, cu sprijinul autorităților aeronautice naționale în cauză, pentru a le integra pe deplin în sistemul EASA. Dacă nu poate fi stabilit un certificat de omologare de tip în timp util sau dacă aceste aeronave au devenit orfane datorită absenței sprijinului titularilor de proiect, acestora le pot fi eliberate certificate de navigabilitate limitate de la caz la caz. Agenția ia în considerare eliberarea SNS-urilor necesare cu ajutorul autorităților aeronautice naționale implicate.

¹⁰ Operatorii aeronavelor angajate în activități aeriene în agricultură.

16. Măsura preconizată, prin stabilirea SNS-urilor necesare, furnizează temeiul juridic pentru eliberarea de către administrațiile aeronautice naționale a certificatelor de navigabilitate limitate. Aceste SNS-uri sunt aprobări de proiect, incluzând toate condițiile și restricțiile necesare pentru oferirea unui nivel de siguranță și protecție a mediului echivalent celui oferit de verificarea conformității cu bazele de certificare stabilite în conformitate cu partea 21. Agenția nu vede nici un motiv pentru a introduce în aceste SNS-uri restricții care ar împiedica aeronavele afectate să fie utilizate în activitățile în care sunt implicate în prezent. Mai mult, introducerea acestor limitări ar contrazice obiectivul măsurii. Restricțiile suplimentare ar fi oricum dificil de justificat, întrucât aceeași aeronavă nu ar fi supusă acestor restricții dacă ar fi înmatriculată într-o țară terță. În consecință, aeronavele incluse în măsura preconizată vor avea dreptul să transporte persoane sau mărfuri dacă au acest drept în prezent. Certificatele de navigabilitate limitate aferente reprezintă certificate eliberate în conformitate cu regulamentul de bază și sunt eligibile pentru dispozițiile articolului 8 din acesta. Acestea trebuie să fie acceptate de către toate statele membre, care nu pot impune asupra funcționării aeronavelor respective condiții mai stricte decât cele cuprinse în SNS-uri.
17. Cu toate acestea, utilizarea aeronavelor cu un certificat de navigabilitate limitat în operațiuni comerciale nu este o practică curentă. Recent aprobată extindere a Regulamentului 3922/91 la transportul aerian comercial al aeronavelor necesită ca aceste aeronave să dețină un certificat de navigabilitate „standard”, eliberat în conformitate cu regulamentul. Deși cuvântul „standard” nu este specificat în regulament, poate fi înțeles ca însemnând un certificat de navigabilitate normal și excluzând astfel certificatele de navigabilitate limitate. Acest lucru ar trebui corectat înainte de intrarea în vigoare a respectivei prelungiri (probabil în iunie 2008). Agenția intenționează să abordeze această chestiune în cursul elaborării normelor de aplicare pentru extinderea regulamentului de bază la operațiunile aeriene și va transmite propuneri Comisiei în timp util.
18. S-a menționat în observații că practica internațională este de a considera că aeronavele cu un certificat de navigabilitate limitat nu sunt eligibile pentru libera circulație prevăzută de Convenția de la Chicago. În consecință, aeronavele înmatriculate în Europa, titulare ale unui certificat de navigabilitate limitat, ar putea fi supuse unor restricții din partea altor state contractante OACI. În acest context, Agenția dorește să explice că, deși respectă în întregime standardele minime OACI cuprinse în anexa 8, Comunitatea a decis să introducă cerințe mai stricte, deoarece a considerat actualele standarde OACI de navigabilitate ca fiind insuficiente pentru a oferi un nivel suficient de protecție a cetățenilor săi. Prin aceasta, cerințele esențiale cuprinse în anexa I la Regulamentul 1592/2002 prevăd conformitatea cu standardele OACI, în timp ce reciproca nu este neapărat valabilă. Aceasta poate însemna că aeronavele care nu respectă cerințele comunitare esențiale, dar care totuși respectă standardele OACI, nu sunt limitate în libertatea de circulație acordată în temeiul Convenției de la Chicago și, acolo unde este cazul, în temeiul acordurilor bilaterale de servicii aeriene. Aceasta este situația aeronavelor acoperite de măsura preconizată, întrucât acestora li s-au eliberat certificate de navigabilitate standard de către o serie de state contractante OACI și nici unul

- nu a contestat conformitatea acestora cu standardele OACI aplicabile. Pentru a evita orice neînțelegere, certificatele limitate vor purta o mențiune privind conformitatea cu standardele OACI. Acestea ar trebui acceptate de toate statele contractante OACI, deoarece ar fi discriminatoriu ca același tip de aeronavă să fie tratat diferit dacă este înmatriculat într-un stat membru UE sau în alte state contractante OACI.
19. Cu privire la menținerea navigabilității, aeronavele cu un certificat de navigabilitate limitat se supun dispozițiilor Regulamentului 2042/2003 al Comisiei referitoare la întreținerea aeronavelor (partea M). De aceea, li se eliberează un certificat de revizuire a navigabilității (CRN) a cărui valabilitate este în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale acestui regulament. Trebuie remarcat că, printre aeronavele în discuție, cele mari și cele implicate în transportul aerian comercial ar trebui deja să respecte aceste dispoziții și că, din păcate, indisponibilitatea datelor de proiectare a făcut practic imposibilă eliberarea autorizărilor „Partea 145” și a licențelor „Partea 66” pentru aeronavele în cauză. În consecință, astfel de aeronave efectuează zboruri în mod ilegal. Același lucru se va întâmpla cu toate celelalte aeronave când partea M va intra în întregime în vigoare la 28 septembrie 2008. De aceea, Agenția lucrează în paralel cu unele dintre cele mai afectate state membre pentru a găsi o soluție în baza dispozițiilor articolului 10 alineatele (5) și (6) din regulamentul de bază. Deși o asemenea scutire s-ar adresa numai întreținerii aeronavelor An-26, ar putea fi adaptată altor tipuri de aeronave în condiții similare. Aceasta ar permite aeronavelor cu un certificat de navigabilitate limitat eliberat în conformitate cu măsura preconizată să fie întreținute corespunzător într-un mediu suficient de controlat.
20. La elaborarea modificării Regulamentului 1702/2003 al Comisiei, necesară pentru a reflecta măsura descrisă mai sus, Agenția a conștientizat faptul că textul articolului modificat, care deja este greu de înțeles, ar deveni prea complex dacă nu se folosește ocazia pentru a-l restructura. De asemenea, a considerat adecvată clarificarea interpretării date primei teze din alineatul 2.3, deoarece există anumite aeronave care au fost proiectate într-o perioadă în care nu exista conceptul de certificat de omologare de tip. Acesta nu este un motiv pentru a nu excepta proiectul aprobat al acestora, întrucât certificatele de navigabilitate care le-au fost eliberate în acea perioadă aveau aceeași valoare ca un certificat de omologare de tip. Modificarea anexată a regulamentului urmărește să îndeplinească aceste obiective fără să afecteze intenția inițială a legiuitorului mai mult decât este necesar, pentru a permite funcționarea în continuare a aeronavelor care altfel nu pot fi transferate în sistemul EASA. Totuși, ar trebui menționat că dispozițiile articolului 2 alineatele (10) și (11) dispar, acestea fiind valabile numai până la 27 martie 2007.
21. Din observațiile primite cu privire la conceptul de „specificații de navigabilitate specifice”, Agenția a înțeles că s-a creat o anumită confuzie prin faptul că partea 21A.173 litera (b) punctul (2) și 21A.184 nu reflectă adecvat dispozițiile articolelor 5 alineatul (3) litera (b) și 15 alineatul (1) litera (b) din regulamentul de bază, întrucât menționează că baza certificatelor de navigabilitate limitate este reprezentată de „specificațiile de certificare specifice”. Aceasta este în

mod clar o eroare de redactare care trebuie rectificată prin modificarea acestor dispoziții din partea 21.

IV. Evaluarea impactului de reglementare

22. Evaluarea impactului de reglementare cuprinsă în APM 17 a identificat 5 opțiuni potențiale de abordare a chestiunii în cauză. Totuși, după discutarea fezabilității acestora, având în vedere constrângerile de timp, a concluzionat că numai două erau efectiv fezabile: cea descrisă mai sus și opțiunea de „a nu face nimic”. În baza evaluării detaliate cuprinse în APM, care nu a fost contestată de vreo observație, Agenția concluzionează că opțiunea de „a nu face nimic” nu poate fi pusă în practică. Impactul său economic, social și internațional negativ depășește cu mult puținele câștiguri potențiale de siguranță și mediu. De aceea, opinează că o măsură de exceptare care permite funcționarea în continuare a aeronavelor în cauză în temeiul unor certificate de navigabilitate limitate este cea mai bună cale de urmat, cu condiția includerii, într-o asemenea măsură, a unor garanții corespunzătoare, pentru a evita proliferarea fostelor aeronave de proiectare sovietică în flota statelor membre și pentru a încuraja integrarea acestor tipuri de aeronave în sistemul de reglementare al EASA. Acesta este obiectivul modificării Regulamentului Comisiei, anexată la prezentul aviz.

Köln, 30 ianuarie 2007

P. GOUDOU
Director executiv

Aeronave de proiectare sovietică care fac obiectul părții 21

Această listă include tipurile de aeronave pentru care statele membre au eliberat certificate de navigabilitate sau autorizații de zbor. Această listă a fost elaborată în baza informațiilor disponibile Agenției; nu este un document oficial care să angajeze Agenția.

Trebuie menționat că numai aeronavele cărora li s-a eliberat un certificat de navigabilitate definit în partea 21 (această definiție exclude certificatele de navigabilitate limitate) vor fi eligibile pentru măsura descrisă în prezentul aviz.

Aeronave de transport mari

- 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

Giravioane

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

Aviație generală

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

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

*Conform dosarelor EASA, acestor aeronave statele membre le-au eliberat numai certificate de navigabilitate sau autorizații de zbor limitate.