

DICTAMEN N° 01/2007

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

**sobre un Reglamento de la Comisión que modifica el Reglamento (CE)
n° 1702/2003 de la Comisión, por el que se establecen las disposiciones de
aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las
aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como
sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, para prever
el mantenimiento de la operación de algunas aeronaves matriculadas en Estados
miembros**

I. Generalidades

1. El presente dictamen tiene por finalidad proponer a la Comisión la modificación del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 1702/2003¹ de la Comisión para que algunas aeronaves diseñadas en la antigua Unión Soviética y actualmente matriculadas en Estados miembros puedan seguir operando. Como se explica más detalladamente a continuación, la Agencia no ha sido capaz de determinar el diseño aprobado (certificado de tipo o especificación concreta de aeronavegabilidad —SAS, por sus siglas en inglés—) de muchas de estas aeronaves, que es necesario para expedir certificados de aeronavegabilidad en las condiciones especificadas en este Reglamento. Para evitar que estas aeronaves se queden en tierra al finalizar el periodo de transición dispuesto por el legislador para dicha determinación (28 de marzo de 2007), es necesario tomar medidas urgentes para adoptar una solución provisional.
2. El presente Dictamen ha sido aprobado siguiendo el procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia², de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 1592/2002³.

II. Consulta

3. El proyecto de Dictamen sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión (Notificación de propuesta de enmienda —NPA, en sus siglas en inglés— NPA 17-2006) se publicó en el sitio web de la Agencia el 14 de noviembre de 2006 con un periodo de consulta reducido, dada la urgencia del asunto en cuestión.
4. En la fecha límite, 25 de diciembre de 2006, la Agencia había recibido 107 comentarios de autoridades nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
5. Todos los comentarios recibidos se han tenido en cuenta y se han incorporado en un Documento de comentarios y respuestas (CRD, por sus siglas en inglés), que se publicó en el sitio web de la Agencia el 18 de enero de 2007. El CRD contiene una lista de todas las personas u organizaciones que han hecho comentarios y las correspondientes respuestas de la Agencia.
6. La mayoría de los comentarios apoyaban la medida prevista, tal y como se describe a continuación. Algunos comentarios, si bien aceptaban la necesidad de resolver el caso de las aeronaves matriculadas actualmente, insistían en que la

¹ Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y producción (DO L 243 de 27.9.2003, p. 6). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 706/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006 (DO L 122 de 9.5.2006, p. 16).

² Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa. EASA MB/7/03 de 27.06.2003 («Procedimiento normativo»).

³ Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240 de 7.09.2002, p. 1). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 1701/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003 (DO L 243 de 27.9.2003, p. 5).

misma no debería emplearse para la ampliación de la flota de aeronaves que no cumplan totalmente el régimen de aeronavegabilidad establecido actualmente por el derecho comunitario. Algunos incluso sugerían que las aeronaves beneficiarias de la medida no deberían poder ampliar su actividad más allá de la que llevan a cabo actualmente, en particular en el territorio de otros Estados miembros. Otros, por el contrario, insistían en que las aeronaves sujetas a la medida no deberían ser discriminadas por otros Estados miembros y se les debería permitir ampliar sus oportunidades de mercado. Estos mismos interesados también desearían una mayor flexibilidad en la medida, de forma que las aeronaves que ya estén operando en la Comunidad o que sean adquiridas por ciudadanos comunitarios puedan beneficiarse de la misma. Unos pocos preferirían que la medida también se aplicara a todas las aeronaves cuyo tipo ya haya sido aceptado por un Estado miembro.

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

7. El objeto del presente Dictamen es modificar el artículo 2 del Reglamento (CE) n° 1702/2003⁴ de la Comisión («Reglamento de la Comisión») para que algunas aeronaves diseñadas en la antigua Unión Soviética y actualmente matriculadas en Estados miembros puedan seguir operando. Como se explica más detalladamente en la NPA mencionada anteriormente, se requirió a la Agencia que determinara el diseño aprobado (certificado de tipo o SAS) necesario para expedir certificados de aeronavegabilidad de varias aeronaves matriculadas en Estados miembros en el momento de entrada en vigor del Reglamento de la Comisión, que no tenían que ser certificadas sobre la base de códigos conocidos en ese momento en la Comunidad⁵. Esto debía hacerse antes del 28 de marzo de 2007. Lamentablemente, dicha determinación no ha sido posible debido a la falta de apoyo de los diseñadores de dichos productos⁶. Como consecuencia, ahora que se acerca la fecha límite para la integración de dichas aeronaves, muy pocas tienen posibilidades de estar cubiertas a tiempo por un diseño aprobado por EASA, y muchas tendrían que quedarse en tierra si no se toman medidas urgentes para adoptar una solución inmediata que les permita seguir operando. La Comisión convino en celebrar una reunión especial del Comité de EASA el 19 de julio, donde se acordó investigar la magnitud del asunto y analizar posibles opciones para evitar que las aeronaves se quedaran en tierra únicamente por un cambio del marco regulador.
8. La investigación llevada a cabo por la Agencia indica que varias de las aeronaves de diseño soviético matriculadas en Estados miembros están excluidas del ámbito de competencia comunitaria, ya que cumplen las condiciones del Anexo II del Reglamento de base. Por lo tanto, dichas aeronaves son responsabilidad absoluta de los Estados de matrícula, que actúan, de

⁴ Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y producción (DO L 243 de 27.9.2003, p. 6). Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° 706/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006 (DO L 122 de 9.5.2006, p. 16).

⁵ Para simplificar, dichos códigos podrían describirse como los mencionados en el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

⁶ En el actual marco legal comunitario, la Agencia sólo puede certificar un tipo de aeronave si el diseñador lo solicita.

conformidad con las disposiciones del Anexo 8 de la OACI, en cooperación con los representantes autorizados de los Estados de diseño. Si dichas aeronaves continúan recibiendo de su Estado de matrícula un certificado de aeronavegabilidad estándar de OACI, deberán seguir beneficiándose de la libertad de movimiento garantizada por el Convenio de Chicago. Cuando dichas aeronaves sean aviones dedicados al transporte aéreo comercial, a partir del 16 de julio de 2008 quedarán sujetas a las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo, una vez modificado⁷. Dichas disposiciones pueden afectar a su operación, ya que no tendrán un certificado de aeronavegabilidad de EASA salvo que dichas disposiciones se revisen entretanto.

9. Alrededor de 300 aeronaves⁸ de diseño soviético (consúltese la lista adjunta para más información) están plenamente sujetas al Reglamento de la Comisión y deberían tener un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con este anexo —la denominada Parte 21— para seguir beneficiándose de la libertad de movimiento en la Comunidad. El cese de la operación de estas aeronaves, en especial las dedicadas a operaciones comerciales, tendría un significativo impacto económico en sus propietarios y operadores, así como en sectores significativos de la economía de los Estados miembros en los que están matriculadas. La mayoría de los interesados considera que esto sería injusto, ya que las personas afectadas no tienen una responsabilidad directa en esta situación y no existe una justificación inmediata basada en la seguridad para una acción tan radical. Por lo tanto, el presente Dictamen tiene como objetivo proponer una solución aceptable que permita seguir operando a dichas aeronaves hasta que la Agencia pueda determinar para la mayoría de ellas un diseño aprobado por EASA. Por supuesto, esto requeriría el apoyo de los diseñadores y de los representantes autorizados del Estado de diseño. Si no se pudiera obtener dicho apoyo, algunas de estas aeronaves no podrían seguir operando en la Comunidad, pero sus propietarios y operadores habrían tenido tiempo de adaptarse y tomar las medidas necesarias.
10. Ahora es demasiado tarde y resulta demasiado incierta la previsión de un proceso legislativo completo para modificar las disposiciones transitorias del Reglamento de base⁹ o excluir a todas estas aeronaves del ámbito de competencia comunitaria modificando su Anexo II. La única solución es permitir que sigan operando con certificados restringidos de aeronavegabilidad, siempre que también cumplan el resto de los requisitos aplicables relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la protección del medio ambiente. No obstante, es materialmente imposible que la Agencia pueda determinar caso por caso las SAS necesarias antes del 28 de marzo de 2007 (véase también el apartado 7 anterior) tal y como exigen el artículo 5.3 y 4 del Reglamento de base y la Parte 21A.184. Por lo tanto, la medida prevista es la modificación del Reglamento de la Comisión para determinar dichas SAS mediante referencia al diseño aprobado de los Estados de diseño, incluida su información sobre el mantenimiento de la

⁷ Reglamento (CE) n° 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, que modifica el Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo sobre la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO de 27.12.2006).

⁸ 45 aviones grandes dedicados a operaciones comerciales (principalmente Antonov 24, 26, 28, 72 y 74), 190 helicópteros pesados (Kamov) y 80 aviones de aviación general (principalmente Sukhoi 26/31 y Yak 18/55).

⁹ La duración del periodo máximo durante el que una aeronave sujeta al derecho comunitario puede mantenerse bajo control nacional —42 meses— está establecida en el artículo 56 del Reglamento de base. Esta cifra sólo puede ser modificada por un acto del legislador —Parlamento y Consejo Europeo—.

aeronavegabilidad (directivas de aeronavegabilidad). Dicha medida es, de hecho, similar a la contenida en el artículo 2.3(a), que mantenía la validez de los certificados de tipo expedidos o validados por Estados miembros para productos bien conocidos. No obstante, como dicha medida no permite que la Agencia adquiriera un conocimiento profundo del diseño de los productos afectados, la misma sólo puede preverse si dicho conocimiento es facilitado por el representante autorizado del Estado de diseño mediante acuerdos que también garanticen la disponibilidad de la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad necesaria para actualizar las SAS.

11. La medida prevista se limita a las aeronaves ya matriculadas por Estados miembros. Otras aeronaves de los mismos tipos no pueden ser matriculadas por Estados miembros salvo que hayan recibido un diseño aprobado por EASA (certificado de tipo o SAS) que asegure su plena integración en el sistema de seguridad de EASA. Para evitar también que el periodo en el que se elaboró la presente norma (desde la fecha en que se hizo pública la intención después de la reunión especial del comité mencionada en el apartado 7 y el 28 de marzo de 2007) se utilice para introducir en la Comunidad otras aeronaves en la misma situación, la medida sólo se aplica a aeronaves que estuvieran en el registro de un Estado miembro a fecha 1 de julio de 2006. Esta medida ha sido cuestionada en algunos comentarios, ya que parece que hay algunas aeronaves compradas antes de esa fecha que aún están pendientes de registro. Sin embargo, la Agencia no ha modificado su propuesta en este punto por temor a que la introducción de dicha flexibilidad abra la puerta a posibles abusos. Además, puede resultar difícil verificar que una aeronave se ha comprado con la intención de matricularla en un Estado miembro. Otra dificultad añadida sería especificar quién debería haber adquirido dicha aeronave para ser elegible. La introducción de una condición de ciudadanía podría considerarse como discriminatoria o contraria a la libertad de establecimiento.
12. La medida prevista sólo se aplica a aeronaves que hayan recibido un certificado de aeronavegabilidad por un Estado miembro antes de la fecha mencionada anteriormente. El objetivo de esta restricción es garantizar que las aeronaves beneficiarias sean únicamente aquellas cuyo estatus de seguridad esté reconocido internacionalmente y cuyo mantenimiento de la aeronavegabilidad esté apoyado oficialmente por su Estado de diseño. Con esto se pretende minimizar los riesgos derivados del conocimiento limitado que la Agencia tendrá del diseño. Por supuesto, esto puede hacer que algunas aeronaves que actualmente vuelan con certificados restringidos de aeronavegabilidad o autorizaciones de vuelo nacionales no se beneficien de la medida. La Agencia, en paralelo con el presente Dictamen, va a emitir un Dictamen sobre autorizaciones de vuelo que debería facilitar, si es aprobado por la Comisión, una solución para dichas aeronaves. Dicho Dictamen sugiere de hecho que se prorroguen las condiciones determinadas por los Estados miembros para expedir dichos certificados y que los certificados de aeronavegabilidad asociados se consideren autorizaciones de vuelo expedidas de conformidad con la Parte 21 hasta el 28 de marzo de 2008. Después de esa fecha, si es necesario prolongar las autorizaciones, tendrán que volver a expedirse sobre la base de un diseño expresamente aprobado por la Agencia.

13. La medida prevista se limita en plazo; las SAS determinadas de esta forma sólo son válidas durante 5 años. Esto tiene una justificación basada en la seguridad, ya que, como se ha mencionado anteriormente, la medida no permite que la Agencia adquiera los conocimientos técnicos necesarios sobre el diseño. La limitación supondrá un incentivo para que los diseñadores colaboren con la Agencia para determinar el diseño aprobado necesario para la plena integración de sus aeronaves en el sistema EASA. Si la Agencia no pudiera determinar un diseño aprobado después de una evaluación técnica detallada antes del fin de este periodo, es posible que algunas aeronaves no pudieran obtener ningún certificado de aeronavegabilidad y no podrían seguir volando en el territorio de los Estados miembros. Esta limitación ha sido cuestionada en pocos comentarios. Algunos desearían que el periodo de transición se ampliara hasta el final de la temporada de verano de 2012 por motivos contractuales¹⁰. Otros sugieren una flexibilidad que permitiera la ampliación del plazo en favor de aeronaves en validación cuando se necesitara más tiempo para finalizarla. Otro comentario sugiere una revisión a medio plazo para evaluar a su debido tiempo las consecuencias de la limitación. La Agencia tampoco ha modificado su propuesta en este aspecto, ya que el Reglamento de la Comisión podría modificarse como fuera necesario en vista de los acontecimientos si la Comisión lo considerara procedente. Desde este punto de vista la revisión a medio plazo es una sugerencia razonable, pero esto puede hacerlo la Agencia sin necesidad de introducir un requisito legal en el Reglamento. Además, no parece adecuado considerar inevitable la previsión de prórrogas.
14. Aunque el presente Dictamen se redactó para abordar la cuestión de las aeronaves diseñadas en el sistema soviético, la medida prevista no lo menciona de forma explícita. Por lo tanto, será aplicable a aeronaves a las que no se hayan concedido prórrogas o para las que aún no se haya determinado un certificado de tipo EASA, en cuanto cumplan las condiciones aplicables. No obstante, debería hacerse hincapié en el hecho de que hay muy pocas aeronaves que aún no se hayan introducido en el sistema EASA. Las excepciones están relacionadas con aeronaves para las que no se ha podido identificar una organización de diseño dispuesta a cooperar con la Agencia. En dichos casos la Agencia considera que el proceso normal es la determinación caso por caso de cada especificación concreta de aeronavegabilidad, tal y como prevé hacer con las aeronaves sin titulares del diseño —las aeronaves «huérfanas»— que, conforme a la Parte 21, no son elegibles para un certificado de tipo pero han demostrado ser suficientemente seguras para tener derecho a continuar volando.
15. En lo que respecta a las aeronaves diseñadas en los Estados que se incorporaron a la Comunidad después de la entrada en vigor del Reglamento de base, no existe la intención de incluirlas en la medida prevista. Se ha iniciado un proceso paralelo, con el apoyo de las autoridades aeronáuticas nacionales de los países afectados, para la plena integración de dichas aeronaves en el sistema EASA. Si no se puede determinar a tiempo un certificado de tipo o si han quedado huérfanas por falta de apoyo de los titulares del diseño, se podrán expedir certificados restringidos de aeronavegabilidad para dichas aeronaves, estudiando

¹⁰ Operadores de aeronaves dedicadas a trabajos agrícolas.

cada caso. La Agencia está considerando la expedición de las SAS necesarias con la ayuda de las autoridades aeronáuticas nacionales de los países afectados.

16. La medida prevista, determinando las SAS necesarias, proporciona la base legal para que las autoridades aeronáuticas nacionales expidan los certificados restringidos de aeronavegabilidad. Dichas SAS son aprobaciones de diseños, incluidas todas las condiciones y restricciones necesarias para proporcionar un nivel de seguridad y protección medioambiental equivalente al proporcionado por la verificación del cumplimiento de las bases de certificación determinadas de conformidad con la Parte 21. La Agencia no ve ninguna razón para introducir restricciones en estas SAS, que impedirían que las aeronaves afectadas se emplearan en actividades en las que ya participan actualmente. Por otro lado, la introducción de dichas limitaciones iría en contra del objetivo de la medida. De cualquier modo, sería difícil justificar restricciones adicionales, ya que las mismas aeronaves no estarían sujetas a esas restricciones si estuvieran matriculadas en un tercer país. Como consecuencia, las aeronaves cubiertas por la medida prevista tendrán derecho a transportar personas o carga si actualmente tienen tal derecho. Los correspondientes certificados restringidos de aeronavegabilidad constituyen certificados expedidos de conformidad con el Reglamento de base, y son elegibles según las disposiciones de su artículo 8. Deben ser aceptados por todos los Estados miembros, quienes no podrán imponer a la operación de las aeronaves relacionadas condiciones que sean más restrictivas que las contenidas en las SAS.
17. No obstante, el uso de aeronaves con un certificado restringido de aeronavegabilidad en operaciones comerciales no es una práctica habitual. La ampliación del Reglamento 3922/91 sobre transporte aéreo comercial por avión, recientemente aprobada, requiere que dichas aeronaves tengan un certificado de aeronavegabilidad «estándar» expedido de conformidad con el Reglamento. Aunque la palabra «estándar» no se especifica en el Reglamento, puede entenderse como certificado de aeronavegabilidad normal, lo cual excluye los certificados restringidos de aeronavegabilidad. Esto debería corregirse antes de la entrada en vigor de dicha ampliación (probablemente en junio de 2008). La Agencia tiene previsto abordar esta cuestión al desarrollar las disposiciones de aplicación para la ampliación del Reglamento de base a la operación aérea, y en su debido momento presentará propuestas a la Comisión.
18. En los comentarios se ha mencionado que la práctica internacional es considerar que las aeronaves con un certificado restringido de aeronavegabilidad no tienen derecho a disfrutar de la libertad de movimiento garantizada por el Convenio de Chicago. Como consecuencia, las aeronaves matriculadas en Europa que tengan un certificado restringido de aeronavegabilidad podrían estar sujetas a restricciones impuestas por otros Estados contratantes de la OACI. En este contexto la Agencia desea explicar que, a pesar de cumplirse plenamente las normas mínimas contenidas en el Anexo 8 de la OACI, la Comunidad decidió imponer requisitos más exigentes, ya que consideró que las normas sobre aeronavegabilidad de la OACI en vigor actualmente son insuficientes para proporcionar un nivel suficiente de protección de sus ciudadanos. De esta forma, los requisitos esenciales contenidos en el Anexo I del Reglamento 1592/2002 garantizan el cumplimiento de las normas OACI, pero puede que no haya

reciprocidad. Esto puede suponer que aeronaves que no cumplan los requisitos esenciales comunitarios pero sí las normas OACI no podrán ver limitada la libertad de movimiento que les garantiza el Convenio de Chicago y, cuando corresponda, los acuerdos bilaterales de servicio aéreo. Tal es el caso de las aeronaves cubiertas por la medida prevista, ya que han recibido certificados de aeronavegabilidad estándar de varios Estados contratantes de la OACI, y nadie refutó su cumplimiento de las normas OACI aplicables. Para evitar cualquier malentendido, los certificados restringidos incorporarán una mención que indique que las aeronaves cumplen las normas OACI. Esto debería ser aceptado por todos los Estados contratantes de la OACI, ya que sería discriminatorio que el mismo tipo de aeronave se tratara de forma diferente si estuviera matriculada en Estados miembros de la UE o en otros Estados contratantes de la OACI.

19. En lo relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad, las aeronaves con un certificado restringido de aeronavegabilidad están sujetas a las disposiciones del Reglamento 2042/2003 de la Comisión relacionadas con el mantenimiento de aeronaves (Parte M). Por lo tanto, deberán recibir un certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC, por sus siglas en inglés), cuya validez deberá cumplir las disposiciones aplicables de dicho Reglamento. Debe destacarse que, de las aeronaves en cuestión, las grandes y aquellas que participen en el transporte aéreo comercial ya deberían cumplir dichas disposiciones y que, lamentablemente, la carencia de datos de diseño había imposibilitado en la práctica la expedición de aprobaciones según la Parte 145 y licencias según la Parte 66 para dichas aeronaves. Como consecuencia, dichas aeronaves vuelan ilegalmente. Lo mismo ocurrirá con el resto de las aeronaves cuando la Parte M entre plenamente en vigor el 28 de septiembre de 2008. Por lo tanto, la Agencia y algunos de los Estados miembros más afectados están trabajando en paralelo para encontrar una solución sobre la base de las disposiciones de los apartados 5 y 6 del artículo 10 del Reglamento de base. Aunque tal exención sólo se referiría al mantenimiento de las aeronaves An-26, sería adaptable a otros tipos de aeronaves en condiciones similares. Esto debería posibilitar el mantenimiento en un entorno suficientemente controlado de las aeronaves con un certificado restringido de aeronavegabilidad expedido de conformidad con la medida prevista.
20. Durante la redacción de la modificación del Reglamento 1702/2003 de la Comisión, necesaria para reflejar la medida descrita anteriormente, la Agencia se dio cuenta de que el texto del artículo modificado, que ya es difícil de entender, quedaría demasiado complicado si no se aprovechaba la oportunidad de reestructurarlo. También consideró apropiado aclarar la interpretación que debía darse a la primera frase del apartado 2.3, ya que hay algunas aeronaves que fueron diseñadas cuando aún no existía el concepto de certificado de tipo. Éste no es motivo para no aceptar su diseño aprobado, ya que los certificados de aeronavegabilidad que recibieron en su momento tenían el mismo valor que un certificado de tipo. La modificación adjunta del Reglamento pretende satisfacer estos objetivos sin afectar a la intención inicial del legislador más de lo necesario para permitir que las aeronaves que no puedan introducirse de otro modo en el sistema EASA sigan operando. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que las disposiciones de los apartados 10 y 11 del artículo 2 van a desaparecer, ya que sólo son válidas hasta el 27 de marzo de 2007.

21. A partir de los comentarios recibidos sobre el concepto de «Especificaciones concretas de aeronavegabilidad», la Agencia se dio cuenta de que se había creado confusión por el hecho de que la Parte 21A.173(b)(2) y 21A.184 no reflejan adecuadamente las disposiciones de los artículos 5.3(b) y 15(1)(b) del Reglamento de base, ya que mencionan que la base para los certificados restringidos de aeronavegabilidad son «especificaciones de certificación necesarias» o «especificaciones de certificación determinadas». Se trata claramente de un error de redacción que debe rectificarse modificando estas disposiciones de la Parte 21.

IV. Evaluación de la repercusión del Reglamento

22. La evaluación de la repercusión del Reglamento contenida en la NPA 17 identificó 5 posibles opciones para abordar la cuestión. No obstante, después de debatir sobre su viabilidad dado el poco plazo disponible, se concluyó que sólo había dos posibilidades: la descrita anteriormente o no hacer nada. Sobre la base de la evaluación detallada contenida en la NPA, que no fue refutada en ninguno de los comentarios recibidos, la Agencia concluye que la opción de no hacer nada no es viable. Su impacto negativo en los aspectos económico, social e internacional sobrepasa con creces las posibles ventajas en cuanto a seguridad y medio ambiente. Por lo tanto, la Agencia opina que una medida de prórroga que permita a las aeronaves afectadas seguir operando con certificados restringidos de aeronavegabilidad es la mejor decisión de futuro, siempre que se adopten las medidas de salvaguarda necesarias para evitar la proliferación de aeronaves de diseño soviético en la flota de los Estados miembros y para fomentar la integración de estos tipos de aeronaves en el sistema regulador de EASA. Éste es el objeto de la modificación al Reglamento de la Comisión que se adjunta al presente Dictamen.

Colonia, 30 de enero de 2007

P. GOUDOU
Director Ejecutivo

Aeronaves de diseño soviético sujetas a la Parte 21

Esta lista incluye tipos de aeronave para los que Estados miembros han expedido certificados de aeronavegabilidad o autorizaciones de vuelo. La lista se ha elaborado sobre la base de la información de que dispone la Agencia; no se trata de un documento formal que comprometa a la Agencia.

Debe destacarse que sólo las aeronaves para las que se haya expedido un certificado de aeronavegabilidad como se define en la Parte 21 (dicha definición excluye los certificados restringidos de aeronavegabilidad) se verían afectadas por la medida descrita en el presente Dictamen.

Grandes aeronaves de transporte

- 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

Aerogiros

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

Aviación general

- 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

* Según los archivos de la EASA, dichas aeronaves sólo han recibido certificados restringidos de aeronavegabilidad o autorizaciones de vuelo de Estados miembros.