REGULAMENTO (CE) Nº 2176/96 DA COMISSÃO

de 13 de Novembro de 1996

que adapta ao progresso científico e técnico o Regulamento (CEE) nº 3922/91 do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) nº 3922/91 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil [1], e, nomeadamente, o seu artigo 11º,

Considerando que o Regulamento (CEE) nº 3922/91 prevê que a Comissão altere, na medida em que o progresso científico e técnico o exija, as normas técnicas e procedimentos administrativos comuns enunciados no seu anexo II e que essas alterações são necessárias actualmente, em especial tendo em vista a melhoria dos requisitos de segurança;

Considerando que o código JAR 1 — «Definições» foi alterado de modo a actualizar a referência ao documento das JAA relativo aos acordos e aos seus países signatários e a esclarecer melhor determinadas definições;

Considerando que o código JAR 22 — «Sailplanes and powered sailplanes» (planadores e planadores com motor) foi alterado para salientar que não é aplicável a asas-delta nem a aeronaves ultraligeiras ou microligeiras;

Considerando que o código JAR 25 — «Large Aeroplanes» (grandes aviões) foi alterado de modo a incluir as modificações aprovadas do código americano equivalente (FAR 25) e a reforçar os requisitos respeitantes à segurança da cabina de passageiros, ao projecto de estruturas, às limitações operacionais e projecto de sistemas;

Considerando que o código JAR APU — «Auxiliary Power Units» (unidades auxiliares de produção de energia) foi alterado de modo a introduzir uma referência ao material de consulta (AMJ) destinado a contribuir para a compreensão e cumprimento dos requisitos;

Considerando que o código JAR E — «Engines» (motores) foi alterado de modo a reforçar os requisitos relacionados com o choque/aspiração de corpos estranhos e com os efeitos consequentes de anomalia do compressor, do ventilador e do veio;

Considerando que o código JAR VLA — «Very Light Aircraft» (aviões muito ligeiros) foi alterado de modo a salientar que não é aplicável a aeronaves ultraligeiras ou microligeiras;

Considerando que as medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité dos regulamentos de segurança de aviação [2],

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O anexo II do Regulamento (CEE) nº 3922/91 é substituído pelo anexo do presente regulamento.

Artigo 2º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 13 de Novembro de 1996.

Pela Comissão

Neil KINNOCK

Membro da Comissão

---

[1] JO nº L 373 de 31. 12. 1991, p. 4.

[2] Reunião do Comité dos regulamentos de segurança da aviação em Bruxelas, em 2 de Julho de 1996.

ANEXO

«ANEXO II

Listas dos códigos em vigor que contêm as normas técnicas e os procedimentos administrativos comuns referidos no artigo 3º

1. *Generalidades e procedimentos*

JAR 1	Definições e abreviaturas até à alteração 1/92/1 inclusive

2. *Certificação de tipo dos produtos e peças*

JAR 22	Sailplanes and powered sailplanes (planadores e planadores com motor) até à alteração 22/92/1 inclusive
JAR 25	Large aeroplanes (grandes aviões) até à alteração 14 inclusive
JAR AWO	All weather operations (operações em todas as condições meteorológicas) até à alteração AWO/91/1 inclusive
JAR E	Engines (motores) até à alteração E/93/1 inclusive
JAR P	Propellers (hélices) até à alteração 7 inclusive
JAR APU	Auxiliary power units (unidades auxiliares de produção de energia) até à alteração APU/92/1 inclusive
JAR TSO	Technical standards orders (normas técnicas) até à alteração 2 inclusive
JAR VLA	Very light aeroplanes (aviões muito ligeiros) até à alteração VLA/92/1 inclusive
JAR 145	Approved maintenance organisations».