

AVIS N° 02/2006

DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

**sur l'opportunité de modifier l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE)
n° 2042/2003 de la Commission relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des
produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des
personnels participant à ces tâches**

I. Considérations générales

1. Le présent avis a pour objet de clarifier la position de l'Agence concernant l'opportunité de reporter la date limite d'entrée en vigueur des dispositions de la partie 145.A.30(g) et 145.A.30(h)(1) telles qu'applicables aux aéronefs lourds avec une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg (28 septembre 2006), conformément à l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission¹.
2. Le présent avis a été adopté conformément à la procédure spécifiée par le conseil d'administration² de l'Agence, dans le respect des dispositions de l'article 14 du règlement (CE) n° 1592/2002³.

CONTEXTE:

3. Le 20 novembre 2003, la Commission européenne a adopté le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission. L'appendice II de ce règlement (partie 145) établit que le personnel chargé de la certification doit être dûment qualifié conformément aux dispositions de l'annexe III (partie 66). La partie 66 repose sur le JAR-66 dont la mise en œuvre a débuté en 1998. Les États membres des JAA ont tous convenu de lancer la mise en œuvre du JAR-66 avant 2001 et ont fixé à 2011 la fin de la période de transition pour la conversion des qualifications nationales en licences JAR-66.
4. Lors de l'élaboration du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, il avait été convenu qu'une transition aussi longue n'était pas nécessaire et que l'application immédiate permettrait en revanche de mieux servir les intérêts de l'action communautaire dans ce domaine. Bien que la mise en œuvre du JAR-66 ait débuté en 1998, certains États membres des JAA ont reconnu qu'elle avait été reportée dans leur pays. Ils ont donc demandé à pouvoir reporter la mise en œuvre de la partie 66 au 28 septembre 2006 pour les aéronefs lourds et au 28 septembre 2008 pour les aéronefs de petite taille car ces derniers n'ont fait l'objet d'aucune réglementation des JAA. Cette mesure ayant été acceptée, l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission a permis d'instaurer les fondements de cette possibilité d'exemption.
5. En analysant la situation relative au recours à cette clause d'exemption, il apparaît que:
 - tous les États membres et États associés⁴ ont opté pour la seconde ligne de l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission;
 - tous les États membres et États associés, à une exception près, ont opté pour la troisième ligne de l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission.

¹ Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Tel que modifié par le règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 (JO L 122, 9.5.2006, p. 17)

² Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of opinions, certification specifications and guidance material (« Rulemaking procedure ») (*Décision du conseil d'administration concernant la procédure applicable par l'Agence pour l'émission d'avis, les spécifications de certification et les documents d'orientation (procédure de réglementation)*). EASA MB/7/03 du 27.06.2003.

³ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO L 240, 7.09.2002, p. 1.). Tel que modifié par le règlement (CE) de la Commission n°701/2003 du 24 septembre 2003 (JO L 243, 27.9.2003, p. 5).

⁴ Les États associés sont l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.

Il est clair par conséquent qu'en optant pour la clause d'exemption, tous les États soumis aux dispositions de la partie 145 savaient qu'ils devaient prévoir d'émettre des licences partie 66, ou de convertir leurs licences nationales, afin de se conformer avant le 28 septembre 2006 aux dispositions de cette partie relative aux qualifications du personnel chargé de la certification pour la maintenance en ligne et en base des aéronefs lourds ayant une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg.

6. Au sujet de la préparation des États pour respecter cette date d'entrée en vigueur, les contrôles réalisés par l'Agence font état de la situation suivante:
 - la moitié des États membres et des États associés ont commencé à convertir leurs qualifications nationales en licences partie 66 et à les émettre, et seront en mesure de se conformer aux dispositions dans les délais impartis;
 - neuf États membres et États associés ont amorcé le même processus; ils sont toutefois en retard et considèrent qu'ils auront des difficultés à respecter la date limite de mise en conformité;
 - quatre États membres et États associés sur vingt-huit États soumis à cette exigence étaient très en retard et n'étaient pas en mesure de respecter l'échéance. Trois d'entre eux n'avaient même pas établi de rapport de conversion.

Le 31 janvier 2006, l'Agence a envoyé à la Commission européenne son rapport annuel de normalisation mettant en évidence la situation critique du processus de conversion de la partie 66 par rapport à la date du 28 septembre 2006.

7. La question s'est alors posée de l'opportunité d'étendre la période de transition compte tenu de toutes les implications de cette extension.

II. Consultation

8. Une notification de proposition d'amendement – NPA 08/2006⁵ - a été publiée sur le site web de l'Agence (www.easa.europa.eu) le 12 juillet 2006, conformément à la procédure standard de réglementation de l'AESA. La période de consultation a été limitée à six semaines à compter de la date de publication de la NPA afin de collecter des commentaires et d'y répondre mais également de pouvoir émettre un avis avant le 28 septembre 2006.
9. A la date de clôture, le 21 août 2006, l'Agence avait reçu 15 commentaires de la part de 12 autorités nationales, organisations professionnelles et particuliers.
10. Tous les commentaires reçus ont été pris en considération et incorporés dans un document de réponses aux commentaires (DRC) publié simultanément au présent avis sur le site web de l'Agence. Ce DRC comporte une liste de toutes les personnes et organisations ayant émis des commentaires ainsi que les réponses de l'Agence.
11. A une exception près, tous les commentaires reçus soutiennent l'option de ne pas reporter la date d'entrée en vigueur des dispositions de la partie 145 concernant les qualifications du personnel chargé de la certification pour la maintenance en ligne et en base des aéronefs lourds ayant une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg. Aucun État membre n'a fait état d'éventuelles difficultés pour mettre en œuvre le règlement.

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

12. Conformément à l'article 8 de la procédure de réglementation standard de l'AESA, le directeur exécutif ne devrait pas adopter d'avis sur la question avant un délai de deux mois à compter de la date de publication du document de réponses aux commentaires afin de laisser suffisamment de temps aux parties prenantes pour réagir à son contenu. Toutefois, pour les raisons citées au paragraphe 8 ci-dessus, l'avis de l'Agence doit être rendu public dans les meilleurs délais afin que toutes les parties prenantes soient informées que les dispositions de l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission ne seront pas modifiées et que la date d'entrée en vigueur (28 septembre 2006) des dispositions de la partie 145 concernant les qualifications du personnel chargé de la certification pour la maintenance en ligne et en base des aéronefs lourds avec une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg ne sera par conséquent pas reportée.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

13. Compte tenu des résultats du DRC (voir paragraphe 11), l'Agence européenne de la sécurité aérienne suggère à la Commission de ne pas modifier l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission.

IV. Évaluation d'impact réglementaire

14. Secteurs concernés

Le principal secteur concerné est celui des exploitants d'aéronefs lourds. Étant donné que les ingénieurs de maintenance qui ne disposent pas de licence partie 66 ne seront plus habilités pour la remise en service de ces aéronefs, les exploitants devront trouver le personnel qualifié pour le faire.

Les organisations de maintenance qui ne parviendraient pas à recruter d'ingénieurs dûment qualifiés pourraient perdre une partie de leurs contrats en raison du non respect pendant la période de transition des dispositions de la partie 145.

Certains ingénieurs de maintenance perdraient eux-mêmes les privilèges dont ils bénéficiaient dans le cadre des systèmes nationaux jusqu'à la conversion de leurs qualifications.

Les autorités aéronautiques nationales qui n'ont pas encore procédé à la conversion des qualifications en licences partie 66 ou qui n'en n'ont pas émis suffisamment, devraient redoubler d'efforts et se plier aux procédures d'infraction engagées par la Commission européenne.

15. Impact sur la sécurité:

La décision de maintenir la date d'entrée en vigueur convenue est en principe celle qui permettra le mieux d'améliorer la sécurité dans la Communauté car seuls les aéronefs qui ont été soumis aux vérifications appropriées par des ingénieurs satisfaisant les exigences de qualification les plus strictes, pourront être remis en service.

Cette décision peut toutefois inciter certains États membres à convertir à la hâte des qualifications nationales en licences partie 66 sans rapport de justification/conversion en bonne et due forme et à accorder des privilèges excessifs à certains ingénieurs de maintenance. Cela peut bien sûr avoir des conséquences sur la sécurité en cas de remise en service d'aéronefs inadaptés aux conditions de navigabilité.

Ce risque semble toutefois limité pour les aéronefs lourds qui font l'objet d'une surveillance supplémentaire de la part des organisations de maintenance œuvrant pour le maintien de la navigabilité. Par ailleurs, le rôle de l'Agence est de mener des inspections de normalisation afin de vérifier que cette pratique ne se produit pas ou qu'elle est immédiatement suivie par une action corrective adaptée.

16. Impact économique:

En principe, cette option ne devrait pas avoir d'impact économique global car l'investissement nécessaire pour instaurer le nouveau régime réglementaire adopté par la Communauté est dans tous les cas indispensable afin que toutes les parties prenantes tirent profit de la réalisation du marché intérieur dans ce domaine.

La pénurie éventuelle d'ingénieurs qualifiés dans certains États membres peut conduire à des retards dans la remise en service des aéronefs et générer des coûts indirects importants pour les exploitants. Cela peut également avoir un effet sur le fonctionnement du marché de personnel certifié et conduire à l'augmentation de leur salaire moyen, avec un impact direct sur les organisations de maintenance et indirect sur leurs clients. Néanmoins, il convient de ne pas exagérer les conséquences de la période nécessaire aux autorités aéronautiques nationales pour rattraper le retard dans l'application des dispositions car en raison de la faible mobilité sur le marché de ce type de services de certification, elles affecteront uniquement les pays qui n'ont jusqu'à présent pas suffisamment progressé dans le processus de conversion.

La plupart des autorités aéronautiques nationales ne seront pas affectées dans la mesure où elles ont déjà émis suffisamment de licences. Seules celles qui ont pris du retard devront intensifier leurs efforts, ce qui peut entraîner des frais supplémentaires si elles doivent recruter davantage de personnel pour convertir toutes les licences de leur système national afin de se conformer au règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission.

17. Impact sur l'environnement:

Aucun

18. Impact social:

L'impact pourrait être important pour certains ingénieurs chargés de la certification qui n'ont pas obtenu la licence partie 66 car ils ne seront plus qualifiés pour autoriser des remises en service d'aéronefs lourds après le 28 septembre 2006. Cela pourrait détériorer leurs conditions d'emploi.

V. Conclusion

Compte tenu de l'analyse concernant l'opportunité de reporter la date d'entrée en vigueur des dispositions de la partie 145.A.30 (g) et de la partie 145.A.30 (h) (1) telles qu'applicables à la qualification du personnel chargé de la certification pour la remise en service des aéronefs lourds ayant une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg (maintenance en ligne et en base), l'Agence conclut que les dispositions de l'article 7, paragraphe 3, point c) du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission ne devraient pas être modifiées et que la date spécifiée devrait être maintenue.

Cologne, le 25 septembre 2006

P. GOUDOU