



Avis n° 02/2008

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 15 mai 2008

pour un règlement de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

ET

pour un règlement de la Commission modifiant le 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

«Révision des dispositions de la Partie M applicables aux aéronefs non utilisés pour le transport commercial et à l'entretien du pilote-proprétaire»

I. Considérations générales

1. Le présent avis a pour objet de proposer à la Commission de modifier les règlements (CE) n° 1702/2003¹ (Partie 21) et (CE) n° 2042/2003². Les motifs de cette activité d'élaboration de la réglementation sont exposés ci-dessous.
2. Cet avis a été adopté suivant la procédure précisée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence)³, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008⁴ (le règlement de base).

II. Consultation

3. En vue de procéder à l'évaluation des conséquences de l'annexe I du règlement (CE) n° 2042/2003 (Partie M), comme requis par l'article 7, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 2042/2003, l'Agence a organisé en 2004 deux réunions avec des représentants du secteur de l'aviation commerciale et non commerciale au cours desquelles il a été admis que les conséquences de la Partie M sur les activités de transport aérien commercial étaient minimales et que l'analyse d'impact devait être axée sur d'autres activités.
4. Pour réaliser l'analyse d'impact susmentionnée, l'Agence a signé un contrat avec le consultant Air EuroSafe le 21 septembre 2004. Ce contrat a débouché sur la publication du rapport d'analyse d'impact réglementaire 2004/S 122-102598 par Air EuroSafe le 21 février 2005, lequel a été joint à l'appendice II du NPA07/2005 décrit ci-dessous.
5. Ce rapport a servi de base à l'Agence pour proposer une modification de la Partie M pour les aéronefs non utilisés pour le transport commercial (activité d'élaboration de la réglementation M.007). Cette proposition a été publiée sous la forme d'une notification de proposition de modification (NPA) 07/2005, le 23 juin 2005 et ouverte à la consultation publique pour une période prolongée à 5 mois à la demande d'une majorité de parties intéressées. À la date limite du 24 novembre 2005, l'Agence avait reçu 441 commentaires émanant d'autorités nationales, d'organisations professionnelles et de particuliers.
6. Au vu des commentaires reçus, ainsi que des conclusions d'un atelier organisé afin d'expliquer et d'examiner la proposition, l'Agence a estimé que les modifications envisagées n'avaient aucune chance d'être acceptées si elle n'initiait pas en parallèle une autre activité d'élaboration

¹ Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243 du 27.09.2003, p. 6). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 287/2008 du 28 mars 2008 (JO L 87, 29.03.2008, p. 3).

² 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 du 28.11.2003, p. 1). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 376/2007 du 30 mars 2007 (JO L 94, 04.04.2007, p. 18).

³ Décision du conseil d'administration concernant la procédure à suivre par l'Agence pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et de documents d'orientation. EASA MB 08-2007 du 11.06.2007 («procédure d'élaboration de la réglementation»).

⁴ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p.1).

de la réglementation (M.017) afin de développer le matériel explicatif correspondant (AMC et GM), de proposer de nouvelles modifications à la règle et de présenter les deux propositions simultanément de manière à offrir une vue d'ensemble complète des modifications envisagées. À cet effet, des discussions approfondies ont été organisées fin 2005 avec des représentants de la communauté de l'aviation générale, qui ont accepté de soutenir ce processus. L'activité d'élaboration de la réglementation a donc été étendue de manière à:

- évaluer et répondre aux 441 commentaires reçus en réponse au NPA07/2005, afin de préparer le document de réponse aux commentaires (DRC) correspondant;
- examiner et proposer d'autres modifications de la Partie M;
- produire les AMC/GM connexes.

Les questions très spécifiques liées à l'«entretien du pilote-proprétaire» ont par ailleurs été transférées dans une activité distincte (M.005).

7. Le travail a été réalisé par deux groupes d'élaboration de la réglementation (M.005 et M.017), réunissant des représentants de l'Agence, des autorités aéronautiques nationales (AAN), le secteur de la fabrication et de l'entretien et des propriétaires/exploitants. L'Agence s'est appuyée sur leurs commentaires pour publier les deux documents suivants à des fins de consultation publique:
 - CRD07/2005 le 26 avril 2007 (en réponse aux commentaires pour le NPA07/2005);
 - NPA2007-08 le 28 juin 2007 (proposant des modifications complémentaires à la Partie M, ainsi que les AMC/GM correspondants).
8. En vue d'appuyer et d'expliquer le contenu de ces documents, l'Agence a organisé un atelier à Cologne le 4 juillet 2007, six ateliers en Suisse, au Royaume-Uni, en France, au Danemark, en Allemagne et en République tchèque entre le 28 août 2007 et le 13 septembre 2007, et un en Autriche le 13 novembre 2007.
9. Pour faciliter le processus d'approbation par la Commission et favoriser la compréhension par toutes les parties intéressées, l'Agence a décidé d'inclure les trois activités (M.007, M.005 et M.017) dans son avis définitif et a entrepris de préparer un DRC commun, ainsi qu'un texte modifié unique de la Partie M.
10. L'Agence a reçu 10 réactions concernant le CRD07/2005 et 661 commentaires relatifs au NPA2007-08, dont les principaux messages peuvent être résumés comme suit:
 - Diverses parties ont exprimé leurs doutes quant à la nécessité de remplacer les systèmes nationaux existants par des règlements européens.
 - Produire un règlement séparé dédié, une Partie M «allégée», concernant le maintien de la navigabilité de l'aviation générale.
 - Intégrer les résultats de l'activité d'élaboration de la réglementation MDM.032 relative à l'amélioration de la réglementation de l'aviation générale.
 - Combiner les agréments des sous-parties F et G de la Partie M, section A (organisme de gestion du maintien de la navigabilité).
 - Accepter la règle AC43-13 de la FAA pour les réparations et les modifications.
 - Accepter directement (sans double autorisation) les documents de remise en service américains (FAA 8130-3) et canadiens (TCCA 24-0078) pour les éléments d'aéronefs ayant fait l'objet d'un entretien.

- Élargir la portée de l'entretien du pilote-proprétaire et éliminer l'autoévaluation.
 - Alléger les exigences très lourdes en matière de surveillance (systèmes de qualité / bilans organisationnels).
 - Autoriser l'agrément initial d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité en l'absence de programme d'entretien approuvé.
 - Clarifier les conditions de l'entretien des éléments d'aéronefs et des tâches complexes.
 - Autoriser le transfert des éléments d'aéronef inutilisables au propriétaire.
 - Créer une nouvelle licence, plus simple, pour le personnel de maintenance des aéronefs.
 - Introduire des exigences moins strictes pour le personnel d'examen de navigabilité et des procédures simplifiées pour l'exécution des examens de navigabilité et la délivrance des certificats d'examen de navigabilité (ARC)
 - Accorder plus de temps pour la mise en œuvre des modifications envisagées.
11. Aux fins de l'analyse de ces commentaires, l'Agence a constitué 2 groupes d'examen (M.005 et M.017), tous deux composés des membres des groupes de travail respectifs et d'un représentant de l'Agence Standardisation & Approvals, ainsi que d'une personne du secteur ayant émis un avis minoritaire par rapport au NPA2007-08. À la suite de cet examen, l'Agence a publié le 6 mars 2008 le CRD2007-08, contenant des réponses à chacun des commentaires; le texte proposé pour la règle et les AMC/GM; le matériel explicatif précisant la manière dont les principaux problèmes énumérés ci-dessus ont été résolus; et un guide pour les propriétaires d'aéronefs privés d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure ou égale à 2 730 kg (y compris les ballons de toutes tailles) résumant la plupart des procédures simplifiées autorisées par les règles envisagées.
12. À la suite de la consultation externe du CRD2007-08, qui s'est terminée le 6 mai 2008, l'Agence a reçu les réactions de:
- 6 autorités compétentes: AustroControl-Autriche, CAA-Pays-Bas, CAA-Royaume-Uni, DGAC-France, ENAC-Italie, FOCA-Suisse.
 - 12 organisations et associations: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
 - 27 particuliers.

Ces réactions sont analysées en détail en annexe. Aucune n'affecte véritablement le contenu des conclusions présentées par l'Agence dans le DRC. En revanche, bon nombre d'entre elles proposent des améliorations intéressantes du texte présenté par l'Agence dans le présent avis. D'autres ne peuvent être prises en considération dans le cadre de la présente activité d'élaboration de la réglementation dans la mesure où elles exigent une consultation ouverte adéquate; elles seront dès lors examinées lors de l'élaboration future de la réglementation.

III. Teneur de l'avis de l'Agence

13. Le présent avis tient compte, autant que possible, des suggestions des nombreuses parties prenantes ayant pris part à la consultation et réagi au DRC. Il propose la mise en place d'une

approche européenne vis-à-vis du maintien de la navigabilité des aéronefs non utilisés pour le transport commercial, basée sur les systèmes nationaux existants, lorsque ceux-ci prévoient des moyens équivalents pour garantir un niveau de sécurité approprié, afin de permettre à certains d'être maintenus avec un minimum de perturbation. En agissant de la sorte, il permet également de mettre à la disposition de tous les citoyens européens les systèmes dont l'efficacité a été démontrée.

14. Il était indispensable de définir en parallèle les exigences et les moyens correspondants de mise en conformité, ainsi que d'impliquer et de consulter toutes les parties intéressées et d'expliquer la raison pour laquelle ces activités d'élaboration de la réglementation, qui auraient dû être clôturées en 2005, n'ont pu être finalisées que maintenant, quelques mois avant la fin de l'élaboration du rapport provisoire sur l'entrée en vigueur des dispositions de la Partie M applicable au maintien de la navigabilité des aéronefs non utilisés pour le transport commercial. Ce retard a tout naturellement suscité certaines inquiétudes dans le chef des parties prenantes concernées. Le présent avis prend en compte ces préoccupations et propose une série de mesures de transition pour y remédier.
15. Du point de vue de la hiérarchie des règles de l'EASA, le présent avis prend uniquement en compte les modifications proposées par l'Agence aux règlements de la Commission (Partie M, Partie 145 et Partie 21); les moyens acceptables de mise en conformité (AMC, *acceptable means of compliance*) et les documents d'orientation (GM, *guidance material*), détaillés dans le DRC, ne pourront être et ne seront publiés par l'Agence que lorsque les règlements susmentionnés auront été adoptés par la Commission. Les mesures présentées dans le présent avis doivent toutefois être lues à la lumière desdits AMC et GM en tant que partie d'un paquet convenu.

a) Besoin de règles communes

16. Bien que de nombreuses personnes et organisations aient remis en cause la nécessité d'un changement et soutenu le maintien du système national actuel, il est un fait que le Parlement européen et le Conseil ont déjà décidé que le maintien de la navigabilité pour tous les aéronefs enregistrés dans les États membres devait être soumis à des règles communes afin de permettre aux citoyens de bénéficier de deux des principaux objectifs du système de l'EASA:

a) Sécurité

L'un des principaux objectifs visés est l'harmonisation du niveau de sécurité. Même si rien ne laisse sous-entendre l'existence d'un problème de sécurité au niveau des systèmes nationaux existants, cela ne signifie pas que la sécurité ne peut pas être améliorée. De fait, le niveau de sécurité des systèmes nationaux varie d'un pays à l'autre, de sorte que l'application de règles communes et de normes appropriées permettrait d'améliorer la sécurité générale en Europe.

b) Marché commun

Un autre objectif de la Communauté, lorsqu'elle a décidé de créer le système de l'EASA, était d'améliorer le fonctionnement du marché intérieur. La libre circulation des marchandises, des services et des personnes requiert l'adoption de règles communes afin de garantir que des aéronefs usagés puissent être vendus dans le marché commun; que les organismes de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité puissent offrir leurs services dans tous les États membres; et que les citoyens européens puissent piloter librement leur aéronef dans tout État membre.

17. La suppression de la Partie M pour l'aviation générale n'est par conséquent pas envisageable. Ne rien faire n'est pas non plus une solution car cela entraînerait la mise en œuvre de la Partie M en l'état actuel à partir du 28 septembre 2008. La seule solution face au contexte législatif actuel consiste par conséquent à modifier la Partie M afin de mieux répondre aux besoins des différentes catégories et tailles d'aéronefs, ainsi qu'aux différents types d'opérations. Pour ce faire, l'Agence a notamment pris en compte les principaux problèmes identifiés lors de la consultation.

b) Format des exigences en matière de maintien de la navigabilité applicables à l'aviation générale

18. Un certain nombre de particuliers et d'organisations estiment que les exigences actuelles étaient trop compliquées et difficiles à lire et réclament par conséquent une Partie M distincte, dédiée à l'aviation générale («Partie M allégée»). L'Agence convient que les textes juridiques ne sont pas toujours faciles à utiliser par les personnes réglementées, même si tous les efforts possibles sont faits pour les rendre clairs et les organiser au mieux pour faciliter leur utilisation. Cette complexité s'explique par le fait que les textes juridiques ne sont pas conçus pour être utilisés comme guides pour les activités au quotidien, mais ont pour but de créer une sécurité juridique lorsque les choses tournent mal. Ces textes créent en outre des droits pour les personnes réglementées, qui sont autorisées à les interpréter au mieux de leur intérêt. Bon nombre des dispositions de la Partie M ont en effet un caractère général et peuvent être adaptées par chaque postulant en fonction de la taille et du type d'organisation et d'opération.

19. Dans ce contexte également, il convient de garder à l'esprit que la Partie M s'applique à un large éventail d'aéronefs utilisés pour divers types d'opérations:

- aéronefs lourds [tels que déjà définis dans le règlement (CE) n° 2042/2003];
- aéronefs non lourds d'une MTOM de plus de 2 730 kg;
- aéronefs d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg et ballons;
- aéronefs ELA1 (tels que définis dans le présent avis dans l'attente du NPA2008-07 intitulé «ELA process»; «Standard Changes and Repairs» and «Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes»);
- aéronefs CS-VLA, CS-22 et LSA (LSA tels que définis dans le présent avis dans l'attente du NPA2008-07).

Si la logique d'une Partie M distincte dédiée à l'aviation générale devait être suivie, ce n'est pas une mais plusieurs «Parties M allégées» qui devraient être produites pour prendre en compte les différentes catégories d'aéronefs, voire les différents types d'opération. Au vu de la jurisprudence de la Cour européenne, une telle situation créerait une confusion énorme dans la mesure où chaque texte devrait être interprété indépendamment des autres, de sorte que des textes identiques pourraient déboucher sur des exigences différentes.

20. Les dispositions juridiques doivent par conséquent être utilisées en combinaison avec le document interprétatif approprié produit par les régulateurs et les personnes réglementées elles-mêmes. Dans ce dernier cas, le document interprétatif peut être élaboré par des associations commerciales et des fédérations au profit de leurs membres.

21. Nonobstant les commentaires ci-dessus, l'Agence est consciente de la nécessité d'aider les parties prenantes de l'aviation générale à comprendre et mettre en œuvre les dispositions auxquelles elles sont tenues de se conformer. L'Agence consentira dès lors tous les efforts

possibles pour publier des modes d'emploi tels que celui joint à son DRC pour les propriétaires de ballons et d'aéronefs privés d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg. Elle communiquera en outre la teneur et l'objectif de la règle aux autorités compétentes, aux personnes réglementées et aux organisations par le biais de notes explicatives, de lettres, d'ateliers, etc.

c) Intégrer les résultats de l'activité d'élaboration de la réglementation MDM.032 relative à l'amélioration de la réglementation de l'aviation générale

22. Un certain nombre de particuliers et d'organisations ont proposé de prendre en compte les procédures simplifiées pour les aéronefs légers envisagées dans le cadre de l'activité d'élaboration de la réglementation MDM.032. S'il est vrai que cette activité traite principalement des exigences applicables aux opérations aériennes, à la délivrance de licences aux pilotes et à la navigabilité initiale, il est un fait également qu'il est nécessaire de garantir la cohérence entre les dispositions relatives au maintien de la navigabilité et celles liées à la certification des modifications et des réparations, ainsi que celles applicables à la certification des pièces et équipements de rechange. Les travaux réalisés dans le cadre de cette activité sont suffisamment avancés pour permettre la publication d'un NPA2008-07 créant un nouveau processus appelé «European Light Aircraft» (aéronefs européens légers), divisé en 2 sous-catégories (ELA1 et ELA2), et proposant une nouvelle spécification de certification (CS) pour les LSA (*Light Sport Aeroplanes*). En prévision de ce développement, le présent avis contient une série de mesures d'assouplissement propres à ces aéronefs:

- a) la possibilité d'installer des éléments d'aéronefs qui n'ont pas obtenu de certificat de remise en service, si la Partie 21 l'autorise [voir M.A.501(a)]. Cette mesure anticipe la possibilité pour le propriétaire de fabriquer certaines pièces sans autorisation de remise en service proposée par le MDM.032;
- b) la possibilité pour des personnels de certification indépendants d'effectuer des tâches d'entretien des éléments d'aéronefs et des tâches d'entretien complexes sur des aéronefs ELA1 [voir M.A.502(d) et M.A.801(c)];
- c) la possibilité pour des personnels de certification indépendants de formuler des recommandations pour la délivrance d'un ARC pour les aéronefs ELA1 [voir M.A.901(g)].

d) Combiner les agréments des sous-parties F et G de la Partie M, section A (organisme de gestion du maintien de la navigabilité)

23. Il a été proposé de combiner les agréments des sous-parties F et G de la Partie M., section A, afin d'éviter toute duplication des spécifications, investigations, audits et frais. L'Agence n'est cependant pas convaincue que la proposition présentera les avantages escomptés. Tout d'abord, des certificats distincts doivent être maintenus afin de couvrir les organisations qui ne souhaitent obtenir qu'un seul agrément. Le fait de combiner ces certificats ne garantira pas nécessairement un processus d'agrément unique car l'autorité compétente pourra toujours décider d'effectuer des audits dans le cadre d'événements distincts et de confier les questions de maintenance et de maintien de la navigabilité à des départements distincts. Rien ne garantit par conséquent une réduction des frais car l'autorité aura toujours la possibilité de les adapter au niveau d'investigation requis, lequel est supérieur pour un agrément combiné que pour des agréments individuels. Quoi qu'il en soit, l'Agence n'a aucun contrôle sur les frais facturés par les autorités compétentes.

24. Plutôt que de créer un agrément combiné, l'Agence a donc opté pour la solution suivante:

- a) Les AMC M.A.602 et M.A.702 préciseront la possibilité pour une organisation demandant les deux agréments d'utiliser un formulaire 2 de l'EASA unique à cette fin.
- b) Les AMC M.B.604(b) et AMC M.B.704(b) recommanderont à l'autorité compétente d'organiser les audits de manière à couvrir les deux agréments et à éviter ainsi une duplication des visites sur un même site.
- c) L'AMC M.A.704 inclura un exemple de spécifications combinées pour un organisme en possession des deux agréments (M.A. sous-partie F et organisme de gestion du maintien de la navigabilité).

L'Agence espère que cette solution servira de base pour l'adaptation des frais en fonction du niveau d'investigation requis, indépendamment du type de certificat (certificat final combiné ou deux certificats distincts).

e) Accepter la règle AC43-13 de la FAA pour les réparations et les modifications

25. Un certain nombre de particuliers et d'organisations ont demandé que soit acceptée l'utilisation de la règle AC43-13 de la FAA pour les réparations et les modifications. Bien que consciente de la nécessité de simplifier la prise en charge des modifications et des réparations des aéronefs légers, l'Agence estime impossible d'utiliser directement la règle de la FAA, qui a été développée dans un environnement réglementaire différent, dans le cadre duquel la classification des réparations «majeures» et «mineures», ainsi que le partage des rôles réglementaires, sont différents.

Il a par conséquent été proposé par certains de transposer le processus d'agrément des réparations établi par la règle AC43-13 de la FAA dans le système de l'EASA. Cette proposition est actuellement à l'étude dans le cadre de l'activité d'élaboration de la réglementation MDM.032, dans la mesure où cette question est liée, non pas à la maintenance, mais au maintien de la navigabilité, régi par la Partie 21, sous-parties D et M, qui précisent les exigences que doivent respecter les modifications et les réparations. Des exigences appropriées en matière de certification sont dès lors examinées par l'Agence, comme décrit dans le NPA2008-07, qui offrirait le même type de dérogations que la règle AC43-13, mais dans le contexte de l'EASA.

f) Accepter directement les documents de mise en service américains et canadiens pour les éléments d'aéronefs ayant fait l'objet d'un entretien

26. De nombreux propriétaires d'aéronefs et organismes détiennent actuellement en stock des éléments d'aéronefs qui ont obtenu une autorisation de remise en service après entretien à l'aide des formulaires FAA 8130-3 ou TCCA 24-0078 correspondants. Ces formulaires n'ont cependant pas été délivrés par des organisations agréées conformément à la législation communautaire, de sorte que les éléments d'aéronefs concernés ne pourront plus être installés après le 28 septembre 2008. Par ailleurs, l'agrément européen ne semble pas intéresser les organismes de maintenance américains et canadiens procédant à l'entretien des éléments d'aéronefs installés sur des aéronefs de l'aviation générale. Cette situation pourrait conduire à une pénurie d'organismes de maintenance agréés pour couvrir les besoins de l'aviation générale européenne.

27. L'Agence précisera par conséquent dans l'AMC M.A.613(a) qu'un organisme de maintenance au titre de la Partie M, section A, sous-partie F, ou de la Partie-145 (non qualifiée pour les éléments d'aéronefs) peut délivrer un formulaire 1 au terme des contrôles et vérifications appropriés, pour des éléments d'aéronefs dont la remise en service après entretien a été autorisée au moyen d'un document 8130-3 (FAA) ou TCCA 24-0078 (Canada) sans qu'une double autorisation soit nécessaire. Cette procédure simplifiée s'appuie sur la capacité

technique de ces organismes et sur la confiance que l'on peut accorder à la supervision effectuée par les autorités américaines et canadiennes compétentes, sur la base des évaluations réalisées en vue de la conclusion des accords bilatéraux en matière de sûreté de l'aviation en attente avec ces deux pays.

g) Élargir la portée de l'entretien du pilote-proprétaire et éliminer l'autoévaluation

28. En ce qui concerne l'entretien du pilote-proprétaire, l'Agence reconnaît que l'expérience de certains États membres et d'autres systèmes réglementaires a prouvé que le proprétaire de l'aéronef pouvait faire plus, dans la mesure où il est le premier affecté par les travaux réalisés en vue de garantir la sécurité des aéronefs qu'il utilise. En conséquence, il a été décidé de procéder à un examen complet de la liste des tâches d'entretien confiées au pilote-proprétaire, qui seront identifiées par catégorie d'aéronef et transférées dans l'AMC (nouvel AMC à l'appendice VIII de la Partie M). Ces listes excluent clairement les points critiques pour la sécurité. Par contre, pour plus de certitude, l'appendice VIII précise clairement les catégories de tâches qui n'entrent pas dans le cadre de l'entretien du pilote-proprétaire.
29. En vue de s'assurer que le pilote-proprétaire possède les compétences requises pour l'exécution de ces tâches de maintenance, l'appendice VIII énumère les principes de base auxquels doit se conformer le pilote-proprétaire par rapport à:
- o ses compétences et responsabilités;
 - o l'exécution de l'entretien et les enregistrements.

Ces dispositions reposent sur le concept de l'«autoévaluation du pilote». Les risques associés sont atténués par le fait que les tâches accomplies par un pilote-proprétaire donné doivent être répertoriées dans le programme d'entretien. Par conséquent, lorsque l'aéronef est géré par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité, celui-ci vérifie que l'entretien est correctement réalisé; lorsque l'aéronef n'est pas géré par un tel organisme, un contrôle de qualité similaire est effectué par l'autorité compétente lors des examens périodiques de la navigabilité. L'efficacité de l'entretien du pilote-proprétaire est par conséquent évaluée et le programme d'entretien modifié afin d'adapter, le cas échéant, les tâches du pilote-proprétaire à ses capacités réelles.

h) Alléger les exigences très lourdes en matière de surveillance (systèmes de qualité / bilans organisationnels)

30. Les exigences relatives à l'agrément des organismes de gestion du maintien de la navigabilité, en particulier les audits de qualité internes/externes et les bilans organisationnels internes, sont jugés disproportionnés par certains, dans la mesure où, d'après eux, ces organismes accomplissent uniquement des tâches bureaucratiques et ne travaillent pas réellement sur les aéronefs. Ils estiment par conséquent que les audits effectués par l'autorité compétente devraient suffire. L'Agence tient tout d'abord à préciser que la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs est aussi importante pour la sécurité des aéronefs que leur entretien réel. Si les tâches de maintien de la navigabilité ne sont pas correctement exécutées, il existe un risque manifeste que tous les entretiens requis ne soient pas réalisés. Ces tâches doivent par conséquent être prises au sérieux, de sorte que les organismes compétents ne doivent se voir accorder aucun privilège à cet égard tant que leur capacité à les mener à bien n'aura pas été établie.
31. Dans ce contexte, l'Agence estime qu'il n'est pas acceptable de s'appuyer sur les audits effectués par l'autorité compétente pour les raisons suivantes:

- Tous les privilèges accordés à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (identiques à ceux octroyés aux organismes au titre des Parties M, section A, sous-partie F, 145 et 147) reposent sur l'existence d'un processus interne vérifiant la conformité avec les règlements. Selon la taille de l'organisme, ce contrôle doit être réalisé par le biais de bilans organisationnels ou d'un système de qualité.
- Le système de qualité est primordial dans le cas d'une organisation complexe, car celle-ci comprend alors de nombreuses procédures de travail, de sorte qu'il est nécessaire de garantir une bonne communication entre les différents départements et fonctions.
- L'organisme est le seul à être en permanence au courant des problèmes existants, des difficultés et des problèmes de conformité, et à pouvoir prendre des mesures correctives appropriées et assurer le suivi.

32. L'Agence reconnaît néanmoins que les exigences en matière d'agrément des organismes doivent être proportionnelles à la taille et à la complexité de l'organisme en question. En conséquence, elle modifiera l'appendice VIII de l'AMC M.A.616 et créera un nouvel appendice XIII pour l'AMC M.A.712(f) afin d'adapter leurs dispositions à la complexité moindre des petits organismes au titre des Parties M, section A, sous-parties F et G. À cet égard, l'Agence tient également à rappeler que, contrairement à ce que semblent avoir compris de nombreuses parties intéressées, le règlement n'oblige pas le personnel d'examen de navigabilité à être indépendant, pas même dans le cas d'organismes comptant plus d'une personne.

i) Autoriser l'agrément initial d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité en l'absence de programme d'entretien approuvé

33. L'agrément initial des organismes indépendants de gestion du maintien de la navigabilité [non liés à un titulaire d'un certificat de transporteur aérien (CTA)] pourrait déboucher sur un «cercle vicieux» lorsque ces organismes n'ont pas de contrats avec des clients et ne peuvent par conséquent pas obtenir l'agrément nécessaire pour offrir leurs services. Ce problème pourrait être lié au fait que:

- le formulaire 14, qui figure actuellement dans l'appendice VI de la Partie M, contient la référence du programme d'entretien et
- il n'existe aucun document d'orientation ou AMC expliquant le type de référence à un programme d'entretien acceptable sur le formulaire 14.

Par conséquent, certaines autorités compétentes estiment nécessaire d'inclure sur le formulaire 14 des programmes d'entretien spécifiques pour chaque type d'aéronefs sous la supervision du postulant. Cette interprétation particulière ne reconnaît pas la possibilité de faire référence à des «programmes d'entretien génériques» couvrant les différents types et modèles d'aéronefs.

34. L'Agence tient tout d'abord à rappeler que cette interprétation n'est pas étayée par les règles ou les AMC. En outre, son but n'est pas d'imposer à un organisme indépendant de gestion du maintien de la navigabilité de conclure un contrat avec un client potentiel pour pouvoir demander leur agrément. L'Agence estime en effet que tout organisme doit avoir la possibilité d'obtenir l'agrément en vue de contacter un client sous contrat avec un autre organisme, ce qui permettrait aux propriétaires/exploitants d'avoir le choix entre différentes options. En conséquence:

- Le M.A.709 est modifié pour inclure le concept de programmes d'entretien «de base» et «génériques», en précisant clairement que l'objectif est de permettre à des organismes

indépendants de gestion du maintien de la navigabilité d'obtenir l'agrément sans avoir de clients. L'AMC M.A.709 sera adapté afin de clarifier ce concept.

- L'appendice VI de la Partie M est modifié afin de:
 - supprimer la référence du programme d'entretien dans le formulaire 14; les dispositions connexes sont transférées dans les spécifications de la gestion du maintien de la navigabilité;
 - autoriser l'inclusion des types, séries ou groupes d'aéronefs dans le formulaire 14. Ce point sera également clarifié dans l'AMC M.B.703;
 - adapter le formulaire 14 au cas où un transporteur aérien commercial effectue également des opérations de gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs non utilisés pour le transport commercial.

j) Clarifier les conditions de l'entretien des éléments d'aéronefs et des tâches complexes

35. En vertu de la règle existante, l'entretien des éléments d'aéronefs doit être effectué par des organismes de maintenance agréés disposant de la qualification appropriée pour les éléments d'aéronefs. La seule exception concerne le cas où un élément d'aéronef est laissé sur l'aéronef pour l'entretien ou est temporairement déposé, lorsque la dépose est expressément permise par le manuel d'entretien de l'aéronef pour améliorer l'accessibilité, auquel cas l'entretien peut être approuvé par un personnel de certification indépendant. Par ailleurs, les tâches d'entretien complexes (appendice VII) doivent être réalisées par un organisme de maintenance agréé.

36. Ces dispositions suscitent de nombreuses questions et préoccupations dans le chef des personnes réglementées et des autorités compétentes, en particulier:

- Il n'est indiqué nulle part si l'entretien sera réalisé conformément aux données d'entretien des aéronefs ou de leurs éléments. Cela pourrait donner à penser que l'entretien des éléments d'aéronefs peut être réalisé par un personnel de certification indépendant si l'élément en question reste installé sur l'aéronef (exemple: inspection de la section chaude d'un moteur à turbines).
- Le texte ne précise pas le type de licence ou de qualification (aéronef ou élément d'aéronef) que doit posséder le personnel de certification indépendant pour procéder à l'entretien d'éléments d'aéronefs.
- Le texte ne précise pas le type d'autorisation de remise en service délivrée dans les différents cas (formulaire 1 ou certificat de remise en service d'aéronef).
- Aucune distinction n'est faite en fonction de la complexité des aéronefs concernés.

37. Pour résoudre ces problèmes, les M.A.502, M.A.613(a) et M.A.802(a)&(b), l'appendice IV de la Partie M «Catégories d'agrément» et l'appendice II de la Partie 145 «Système de classes et de catégories d'agrément des organismes» ont été modifiés de manière à:

- autoriser l'entretien des éléments d'aéronefs par du personnel de certification indépendant possédant les qualifications requises et des organismes de maintenance de catégorie A lorsque l'élément reste installé sur l'aéronef ou est temporairement déposé, pour autant que l'entretien soit réalisé conformément aux données d'entretien des aéronefs ou, en cas d'approbation spécifique par l'autorité, aux données d'entretien des éléments d'aéronefs (pour l'entretien d'éléments simples). Ce type d'entretien ne donne pas droit à la

délivrance d'un formulaire 1 et est soumis aux exigences relatives à la remise en service d'aéronefs;

- autoriser l'entretien des éléments d'aéronefs par des organismes de maintenance de catégorie B (entretien de moteurs/APU) lorsque l'élément reste installé sur le moteur/APU ou est temporairement déposé, pour autant que l'entretien soit réalisé conformément aux données d'entretien des moteurs/APU ou, en cas d'approbation spécifique par l'autorité, aux données d'entretien des éléments d'aéronefs (pour l'entretien d'éléments simples) ;
- autoriser, pour les aéronefs ELA1, le personnel de certification indépendant possédant les qualifications requises à effectuer:
 - l'entretien d'éléments d'aéronefs conformément aux données de maintenance des éléments d'aéronefs lorsque l'élément reste installé sur l'aéronef ou est temporairement déposé. Cette disposition ne s'applique pas à la révision complète des éléments d'aéronefs,
 - les tâches complexes répertoriées à l'appendice VII, sous réserve d'un accord préalable entre le propriétaire et l'autorité compétente;
- autoriser, pour les aéronefs CS-VLA, CS-22 et LSA, le personnel de certification indépendant possédant les qualifications requises à effectuer la révision complète des moteurs, sous réserve d'un accord préalable entre le propriétaire et l'autorité compétente. Cette disposition s'applique uniquement aux moteurs temporairement déposés de l'aéronef pour la révision complète, puis réinstallés et approuvés pour la remise en service en même temps que l'aéronef. Aucun formulaire 1 de l'EASA ne peut être délivré.

k) Autoriser le transfert des éléments d'aéronef inutilisables au propriétaire

38. La règle actuelle exige que les éléments d'aéronef inutilisables demeurent sous le contrôle d'un organisme d'entretien des éléments d'aéronef jusqu'à ce qu'une décision soit prise concernant leur réparation ou leur mise au rebut. Cette exigence ne concorde pas avec la flexibilité introduite par le présent avis. Il est par conséquent nécessaire d'étendre les privilèges de conservation à tout organisme de maintenance agréé (pour les éléments d'aéronef ou les aéronefs) et au propriétaire de l'aéronef. Dans ce dernier cas, le composant doit être préalablement identifié comme inutilisable et le transfert au propriétaire doit être consigné dans le carnet de bord correspondant. Cette modification a été introduite dans le M.A.504(b).

l) Créer une nouvelle licence, plus simple, pour le personnel de maintenance des aéronefs

39. Les réactions reçues par l'Agence indiquent que les exigences en matière de qualification pour la licence B1.2 sont trop strictes pour les avions à moteurs à pistons de gamme inférieure (en termes de complexité). Il n'existe en outre aucune licence européenne couvrant les planeurs et les ballons. La nécessité d'une licence européenne adaptée à la communauté de l'aviation générale a également été identifiée dans l'A-NPA14/2006.

Ce point est actuellement à l'examen dans le cadre de l'activité d'élaboration de la réglementation 66.022, avec notamment un NPA2008-03 en cours de consultation externe.

m) Introduire des exigences moins strictes pour le personnel d'examen de navigabilité et des procédures simplifiées pour l'exécution des examens de navigabilité et la délivrance des certificats d'examen de navigabilité (ARC)

40. La situation des aéronefs enregistrés dans un État membre de l'UE et exploités sous la supervision d'un pays tiers, lorsque la supervision réglementaire en matière de sécurité n'a pas été confiée au pays tiers, doit être clarifiée. La plupart de ces aéronefs étant des aéronefs lourds, ils doivent être gérés par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui, dans la plupart des cas, sera un organisme du pays tiers. Or, les dispositions actuelles de la Partie M n'autorisent pas ces organismes à délivrer des ARC. Bien que l'Agence envisage la possibilité de réexaminer cette restriction à la lumière du traité de l'Organisation mondiale du commerce, celle-ci n'a pas été étudiée dans le cadre de l'activité d'élaboration de la réglementation en cours et sera traitée lors d'une activité distincte, en temps opportun. En guise de solution provisoire, le M.A.901 est modifié afin:

- D'autoriser l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui gère l'aéronef à étendre l'ARC délivré par un autre organisme de gestion du maintien de la navigabilité ou par l'autorité compétente, pour autant que l'aéronef soit dans un environnement contrôlé. Cette disposition est valable même si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité ne possède pas de privilèges lui permettant d'effectuer des examens de navigabilité et de délivrer des ARC. Cette mesure s'appuie sur le fait qu'il n'est pas obligatoire d'effectuer un examen de navigabilité et d'avoir du personnel d'examen de navigabilité pour étendre un ARC. Cette modification a été introduite dans les parties M.A.711(a)4 et M.A.901(f).
- Cette mesure s'appuie sur le fait que, pour étendre un ARC, il n'est pas obligatoire d'effectuer un examen de navigabilité, mais uniquement de vérifier que l'aéronef est resté dans un environnement contrôlé. Par conséquent, aucun personnel d'examen de navigabilité n'est requis.
- D'autoriser l'autorité compétente à effectuer un examen de navigabilité et à délivrer des ARC pour des aéronefs non utilisés pour le transport commercial et gérés par l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité d'un pays tiers. Cette modification a été introduite dans le M.A.901(i).

Grâce à ces mesures, l'autorité compétente de l'État membre d'enregistrement peut procéder à l'examen de navigabilité et délivrer l'ARC. Par ailleurs, elle ne doit le faire que tous les trois ans, car l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité étranger peut étendre l'ARC délivré par l'autorité compétente si les aéronefs sont dans un environnement contrôlé.

L'article 7, paragraphe 3, point a, du règlement (CE) n° 2042/2003 a par ailleurs été amendé pour inclure une période de non-participation jusqu'au 28 septembre 2009 pour l'obligation de sous-traiter les tâches d'entretien à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité pour les aéronefs lourds mentionnés ci-dessus (utilisés par des exploitants de pays tiers).

41. L'Agence précise que la disposition introduite dans les parties M.A.711(a)4 et M.A.901(f), ainsi qu'indiqué ci-dessus, s'applique à tous les aéronefs, y compris ceux utilisés pour le transport commercial. L'objectif est de permettre à l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité qui gère les aéronefs d'étendre l'ARC délivré par l'autorité compétente au moment de la délivrance du certificat initial ou la navigabilité d'un aéronef importé dans l'UE.

42. La clarification et la simplification des dispositions relatives à l'exécution des examens de navigabilité et à la délivrance du certificat d'examen de navigabilité (ARC) sont une conséquence nécessaire de la flexibilité accrue introduite dans la Partie M pour les aéronefs utilisés à des fins non commerciales, en particulier les petits. En conséquence, le présent avis introduit les modifications suivantes:

- Pour tous les nouveaux aéronefs produits au sein de l'UE, l'ARC initial sera délivré en même temps que le certificat initial de navigabilité pour autant que le point 21A.183,

paragraphe 1, soit respecté. Aucun examen de navigabilité n'est requis. Cette modification a été introduite dans le M.A.901(k).

- Pour les aéronefs non utilisés pour le transport commercial autres que des aéronefs lourds, le propriétaire peut sous-traiter le développement et l'approbation indirecte du programme d'entretien à n'importe quel organisme de gestion du maintien de la navigabilité, même si la navigabilité des aéronefs en question n'est pas gérée par un tel organisme. Cette modification a été introduite dans le M.A.201(e).
- Pour les aéronefs d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg et les ballons, non utilisés pour le transport commercial:
 - L'allègement des exigences concernant la qualification du personnel d'examen de navigabilité, tant au niveau de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité que de l'autorité compétente. Cela inclut une diminution des exigences en matière d'expérience et la possibilité de remplacer la formation officielle par une évaluation des compétences. Cette modification a été introduite dans les parties M.A.707(a)2 et M.B.902(b)2.
 - Le propriétaire peut décider de confier l'examen de navigabilité et la délivrance de l'ARC à l'autorité compétente ou à tout organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé, que l'aéronef se trouve ou non dans un environnement contrôlé. Cette modification a été introduite dans le M.A.901(h)2.
- Pour les aéronefs ELA1:
 - Un personnel de certification indépendant, agréé par l'autorité compétente, peut faire des recommandations en vue d'un ARC. Cette modification a été introduite dans le M.A.901(g).

n) Dispositions transitoires

43. Les règles modifiées décrites ci-dessus ne peuvent entrer en vigueur tant qu'elles n'ont pas été approuvées par la Commission. Cependant, considérant que:

- la date limite actuelle pour la mise en œuvre de la partie M relative aux aéronefs non utilisés pour le transport commercial est fixée au 28 septembre 2008;
- la plupart des organismes ont suspendu l'application des agréments de la Partie M, section A, sous-parties F et G, jusqu'à ce qu'ils aient une idée claire des modifications introduites dans la Partie M pour l'aviation générale;
- les autorités compétentes ne seront pas en mesure de clôturer les investigations correspondantes et de délivrer les certificats d'agrément avant l'échéance du 28 septembre 2008;

l'Agence a estimé nécessaire d'introduire des mesures transitoires pour les dispositions qui ne pourront pas être raisonnablement mises en œuvre avant le 28 septembre 2008, de manière à ce que les organismes et autorités concernés aient le temps de les appliquer, tout en autorisant le maintien de la navigabilité des aéronefs sous le couvert des règles nationales.

44. Ces mesures provisoires, qui figurent dans la proposition de règlement modifiant les dispositions transitoires du règlement (CE) n° 2042/2003, prévoient:

- a) Pour les aéronefs non utilisés pour le transport commercial:

- o La possibilité pour les autorités compétentes et les organismes nationaux de gestion du maintien de la navigabilité de délivrer/étendre après le 28 septembre 2008 au maximum deux fois (dans le cas de l'AAN) ou une seule fois (dans le cas d'un organisme national de gestion du maintien de la navigabilité), pour une année à chaque fois, le certificat d'examen de navigabilité en fonction des exigences de chaque État membre. (Voir l'article 3, paragraphe 5, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
 - o La possibilité pour l'État membre de ne pas appliquer jusqu'au 28 septembre 2009 l'obligation de conclure un contrat avec un organisme de gestion du maintien de la navigabilité (dans le cas d'aéronefs lourds utilisés par un exploitant d'un pays tiers). (Voir l'article 7, paragraphe 3, point a), du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
- b) Pour les aéronefs non utilisés pour le transport commercial autres que les aéronefs lourds, jusqu'au 28 septembre 2009:
- o Les tâches de gestion du maintien de la navigabilité peuvent être effectuées par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité agréé conformément aux exigences de chaque État membre. (Voir l'article 3, paragraphe 4, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
 - o L'entretien et l'autorisation de remise en service des aéronefs et de leurs éléments peuvent être effectués par un organisme de maintenance agréé conformément aux exigences de chaque État membre. (Voir l'article 4, paragraphe 4, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
 - o La possibilité pour l'État membre de ne pas appliquer l'obligation de conclure un contrat avec un organisme de gestion du maintien de la navigabilité ou un organisme de maintenance agréé (pour les aéronefs visés par le M.A.201(i)). (Voir l'article 7, paragraphe 3, point a, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
 - o La possibilité d'utiliser des programmes d'entretien nationaux équivalents. (Voir l'article 3, paragraphe 6, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
 - o La possibilité de continuer à utiliser un personnel de certification agréé conformément aux exigences de chaque État membre. (Voir l'article 5, paragraphe 1, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)
 - o Les certificats d'autorisation de remise en service délivrés par les organismes de maintenance agréés conformément aux exigences de chaque État membre sont considérés comme équivalents à ceux délivrés au titre des M.A.801 et M.A.802. (Voir l'article 4, paragraphe 4, du règlement modifié (CE) n° 2042/2003.)

L'Agence note que les propriétaires/exploitants d'aéronefs lourds non utilisés pour le transport commercial (à l'exception des exploitants de pays tiers) sont tenus de sous-traiter les services d'un organisme de gestion du maintien de la navigabilité à partir du 28 septembre 2008.

45. Lors de la période de réaction au NPA, un État membre a demandé une période de transition de 3 ans au cours de laquelle le personnel de certification agréé conformément aux règles nationales pourra continuer d'exercer ses privilèges, de manière à atténuer l'impact du départ à la retraite du personnel de certification actuel et à prendre en compte le fait que la licence B3 et ELA ne sera pas disponible pendant quelques temps. L'Agence estime que ce cas spécifique ne doit pas être examiné dans le cadre de l'élaboration de la réglementation et propose d'utiliser à la place les mesures dérogatoires de l'article 14 du règlement de base.

IV. Analyse d'impact réglementaire

46. Ainsi que mentionné au chapitre II ci-dessus, l'analyse d'impact réglementaire initiale de la mise en œuvre de la Partie M a été réalisée par le consultant Air EuroSafe. Ce travail a débouché sur la publication du rapport d'analyse d'impact réglementaire 2004/S 122-102598 par le consultant le 21 février 2005, lequel rapport a été joint à l'appendice II du NPA07/2005. Ce rapport contient la liste des paragraphes à modifier, ainsi que l'analyse des impacts correspondants. La conclusion de ce rapport est que les changements envisagés ont un impact positif sur les personnes réglementées sans affecter le niveau de sécurité et ont dès lors été proposés dans le cadre du NPA07/2005 (activité M.007).
47. Cependant, cette activité ayant été complétée par les activités M.005 et M.017 afin de proposer des modifications supplémentaires à la Partie M et de produire les supports AMC/GM, d'autres analyses d'impact supplémentaires ont été réalisées par rapport aux thèmes suivants:
- qualification du personnel d'examen de navigabilité pour les aéronefs d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg non utilisés pour le transport commercial (tant pour les organismes au titre de la Partie M, section A, sous-partie G que pour les autorités compétentes);
 - délivrance et renouvellement du certificat d'examen de navigabilité;
 - sous-traitance de services spéciaux par des organismes au titre de la Partie M, section A, sous-partie F;
 - entretien du pilote-propriétaire.
48. Au terme de l'évaluation de ces impacts dans le NPA2007-08, il a été conclu que, en dehors de la délivrance et du renouvellement du certificat d'examen de navigabilité, les modifications envisagées étaient sans impact ou avaient un impact positif sur les secteurs concernés.
49. Dans le cas particulier de la délivrance et du renouvellement du certificat d'examen de navigabilité, il a été décidé de permettre au propriétaire de décider de confier l'examen de navigabilité et la délivrance de l'ARC à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité ou à l'autorité compétente. Cette mesure s'applique aux aéronefs d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg et aux ballons non utilisés pour le transport commercial. Cette option était clairement privilégiée par l'ensemble des représentants du secteur. À l'inverse, la plupart des représentants des autorités compétentes ont estimé que cette mesure ferait peser un poids immense sur leurs épaules face à l'impossibilité de déterminer si les personnes réglementées leur confieront le renouvellement des ARC ou préféreront s'adresser à des organismes de gestion du maintien de la navigabilité; elles risquent par conséquent d'engager trop de personnel ou pas assez. L'Agence a néanmoins opté pour cette solution dans la mesure où elle offre plus de flexibilité au propriétaire et promeut l'aviation générale. Elle estime en outre que le marché devrait s'ajuster rapidement, ce qui permettra aux autorités compétentes d'identifier correctement leurs besoins en personnel.
50. En ce qui concerne le maintien de la navigabilité d'aéronefs enregistrés dans un État membre de l'UE et exploités sous la supervision d'un pays tiers, lorsque la supervision réglementaire en matière de sécurité n'a pas été confiée au pays tiers, l'Agence a établi que la grande majorité des aéronefs concernés étaient enregistrés en France. D'après des informations communiquées par DGAC-France le 16 mai 2007, 66 aéronefs lourds sont exploités par 19 opérateurs de pays tiers dans 16 pays en dehors de l'UE.

Ce problème est pris en considération dans les modifications proposées des M.A.711(a)4, M.A.901(f) et M.A.901(i) et de l'article 7, paragraphe 3, point A, du règlement (CE) n° 2042/2003.

Cologne, le 15 mai 2008

P. GOUDOU
Directeur exécutif

ANNEXE: Réactions au CRD2007-08

Réactions générales:

- (1) «European Sailplane Manufacturers» et un particulier insistent sur la possibilité pour les propriétaires de choisir librement entre la Partie M et les règles nationales, en arguant que les dispositions nationales doivent être maintenues pour les aéronefs de l'annexe II et que le nombre de ces aéronefs est assez conséquent.

Outre les réponses déjà données dans le CRD2007-08, l'Agence tient à souligner que l'existence de l'annexe II ne justifie pas l'application des règles nationales aux aéronefs non repris dans cette annexe.

En outre, ainsi que stipulé dans le cinquième considérant du règlement de base, *«il y a lieu de prendre des mesures proportionnées pour accroître d'une manière générale le niveau de sécurité de l'aviation de loisir. Il convient notamment d'accorder une plus grande attention aux avions et hélicoptères dont la masse maximale au décollage est faible et dont les performances augmentent, qui peuvent voler dans l'ensemble de la Communauté et sont fabriqués selon des procédés industriels. Ils pourraient par conséquent être réglementés plus efficacement au niveau communautaire en vue de garantir le niveau uniforme requis de sécurité et de protection de l'environnement».*

Rien ne garantit par conséquent que les aéronefs de l'annexe II y resteront définitivement.

- (2) Bien que non concernée par les règlements européens actuels, la «European Microlight Federation» (EMF) exprime son désaccord vis-à-vis des justifications apportées par l'Agence dans le CRD2007-08 en vue de soutenir la modification envisagée des règlements. En plus de ne pas être satisfaite par la Partie M envisagée, l'EMF s'inquiète du résultat futur de l'activité MDM.032.

Elle exprime par conséquent son souhait de voir les aéronefs d'une MTOM inférieure à 450 kg maintenus dans l'annexe II, comme c'est le cas actuellement.

L'Agence note que, ainsi qu'indiqué au point ci-dessus, rien ne garantit que les aéronefs actuellement inscrits à l'annexe II y seront maintenus définitivement.

L'Agence estime toutefois que la Partie M envisagée pourrait, avec l'expérience, s'avérer intéressante pour la communauté des ULM. En outre, les travaux par rapport au MDM.032 sont toujours en cours et tous les efforts possibles seront faits pour adapter les règles à la complexité moindre de l'aviation générale.

L'Agence enverra directement à l'EMF une réponse détaillée.

- (3) Un particulier indique que, d'après lui, la phase de consultation du DRC correspond à la phase 5 du processus d'élaboration de la réglementation présenté sur le site web de l'Agence et doit, à ce titre, durer 3 mois.

L'Agence indique que la phase 5 «Commentaires et période d'examen» correspond à la période entre la fin de la consultation externe concernant le NPA et la publication du DRC.

La période de réaction au DRC correspond à la phase 6 «Adoption et publication». L'Agence ne peut publier l'avis/décision final(e) qu'au plus tôt 2 mois après la publication

du DRC afin de laisser suffisamment de temps pour les réactions. Ce point était précisé au paragraphe 6 (page 3) du CRD2007-08 et constitue une étape supplémentaire absente de bon nombre de processus d'élaboration de la réglementation.

- (4) Un particulier s'interroge sur l'endroit où la liste des organismes agréés au titre de la Partie M pourra être trouvée.

L'Agence précise que l'agrément des organismes au titre de la Partie M, section A, sous-parties F et G, situés sur le territoire de l'UE relève de la compétence des États membres, qui sont par conséquent responsables des listes correspondantes.

Dans le cas d'organismes de pays tiers, cette responsabilité échoit à l'EASA et la liste des organismes agréés sera publiée sur le site web de l'Agence.

Réactions au règlement (CE) n° 2042/2003 et aux règles d'application:

- (1) CAA-Royaume-Uni et ENAC-Italie proposent d'aligner le règlement (CE) n° 2042/2003 sur le règlement de base, et plus particulièrement les clauses d'applicabilité, le numéro du règlement et la référence à des *«aéronefs à motorisation complexe»* plutôt qu'à des *«aéronefs lourds»*.

L'Agence indique que cet alignement sera réalisé dans le cadre de l'activité d'élaboration de la réglementation MDM.044, tout comme les phases de consultation appropriées. Certaines de ces modifications ont un impact qu'il convient d'évaluer, de sorte qu'elles ne peuvent pas être introduites dans le présent avis.

Quoi qu'il en soit, l'Agence a remplacé la référence au règlement (CE) n° 1592/2002 figurant dans les formulaires 15a et 15b par celle au règlement (CE) n° 216/2008.

Entre-temps, toutes les autres références existantes au règlement (CE) n° 1592/2002 peuvent être traitées conformément à l'article 69, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008, qui précise que les références au règlement (CE) n° 1592/2002 abrogé s'entendent comme faites au règlement (CE) n° 216/2008 et sont à faire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VI du règlement (CE) n° 216/2008.

- (2) FOCA-Suisse demande à l'EASA de préciser si un ballon peut être exploité en tant que transport aérien commercial ou non, afin d'établir clairement quelles dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 doivent être respectées.

Pour l'Agence, le principal problème n'est pas de savoir si les ballons peuvent être ou non exploités pour le «transport aérien commercial», mais si les dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 relatives au «transport aérien commercial» s'appliquent ou non aux ballons.

L'article 1, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2042/2003 stipule que *«les dispositions du présent règlement relatives au transport aérien commercial s'appliquent aux transporteurs aériens ayant une licence tel que définie par le droit communautaire»*.

En conséquence, le règlement d'application est le règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens.

Les ballons étant exclus du règlement n° 2407/92 en vertu de l'article 1, paragraphe 2, les dispositions du règlement (CE) n° 2042/2003 relatives au «transport aérien commercial» ne s'appliquent actuellement pas aux ballons.

Cette situation pourrait néanmoins changer dans un avenir proche, lorsque les règles d'application couvrant les exigences opérationnelles applicables aux aéronefs utilisés pour des opérations commerciales seront publiées. Une modification du règlement (CE) 2042/2003 pourrait alors s'avérer nécessaire.

- (3) AustroControl propose d'aligner les définitions d'«aéronef ELA1» proposées dans le CRD2007-08, le NPA2008-03 et le NPA2008-07. «European Sailplane Manufacturers», «British Balloon and Airship Club» et deux particuliers proposent par ailleurs une série de modifications à cette définition.

L'Agence note que la définition d'«aéronef ELA1» qui sera introduite dans le présent avis, à l'article 2 du règlement (CE) n° 2042/2003, est identique à celle proposée dans le NPA2008-07 «ELA process, Standard Changes and Repairs and Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes». Cependant, dans le NPA2008-03, la «licence ELA» couvre non seulement les aéronefs ELA1 mais également certains aéronefs ELA2.

L'Agence recommande aux parties intéressées de transmettre également ces commentaires lors de phase de consultation du NPA2007-08, qui prendra fin le 18 juillet 2008.

- (4) AustroControl, CAA-Royaume-Uni, DGAC-France, ENAC-Italie et «Deutscher Aero Club» proposent d'apporter certaines modifications rédactionnelles et clarifications aux dérogations M.A.302(i) et M.A.901(k).

DGAC-France propose par ailleurs des modifications aux dérogations M.A.606(h) et M.A.801(d) afin de s'assurer qu'elles couvrent tous les aéronefs non utilisés pour le transport commercial autres que les aéronefs lourds, quel que soit l'organisme ou la personne effectuant l'entretien.

L'Agence a reformulé ces dérogations en conséquence. En outre, et pour rendre le texte plus clair, toutes les dérogations proposées ont été transférées de la partie M vers le règlement (CE) n° 2042/2003 comme suit:

- o M.A.904(f) transféré à l'article 3, paragraphe 4.
- o M.A.901(k) et M.A.903(c) transférés à l'article 3, paragraphe 5.
- o M.A.302(i) transféré à l'article 3, paragraphe 6.
- o M.A.802(c) transféré à l'article 4, paragraphe 4.
- o M.A.606(h) et M.A.801(d) transférés à l'article 5, paragraphe 1.

- (5) «Royal Danish Aeroclub», «Europe Air Sports» et «Norwegian Air Sports Federation» demandent l'extension de la période de transition jusqu'au 28 septembre 2010.

L'Agence estime qu'une période de transition jusqu'au 28 septembre 2009 est suffisante pour mettre correctement en œuvre les modifications proposées.

- (6) AustroControl propose de définir dans le règlement (CE) n° 2042/2003 le terme «opérations commerciales» introduit dans le M.A.201(i), ainsi que de le limiter aux aéronefs au-dessus de la catégorie des planeurs et des planeurs à moteur.

L'Agence indique que le terme «opérations commerciales» est déjà défini dans le règlement de base. En outre, ce terme couvre également les planeurs et les planeurs à moteur.

- (7) DGAC-France propose, comme il l'avait déjà fait dans le NPA2007-08, que pour les aéronefs non utilisés pour le transport commercial autres que les aéronefs lourds, le programme d'entretien ne doit pas être approuvé, mais soit simplement acceptable par l'autorité compétente. L'objectif de cette proposition est de confier au propriétaire le contenu du programme d'entretien de ces aéronefs, en dehors des limitations de navigabilité, des consignes de navigabilité et des autres données obligatoires, et de faire en sorte qu'il ne doit pas être approuvé par l'autorité compétente.

L'Agence estime qu'avant qu'un programme d'entretien ne puisse être considéré comme «approuvé» ou «acceptable», l'autorité compétente doit avoir établi que son contenu respecte les exigences énoncées dans le M.A.302, et plus particulièrement dans le M.A.302(d) et (h). En outre, l'approbation/acceptation doit toujours être notifiée.

En conséquence, l'Agence ne voyant pas de différence entre les termes «approuvé» et «accepté», le texte proposé n'a pas été modifié.

- (8) Un particulier indique que le texte du paragraphe M.A.302(g) est différent dans le CRD2007-08 et le CRD2007-01 et demande une consolidation du texte.

L'Agence indique que le paragraphe M.A.302(g) du CRD2007-01 correspond en fait au paragraphe M.A.302(h) du CRD2007-08.

L'Agence accepte le commentaire et modifie le M.A.302(h) du présent avis afin de l'aligner sur la proposition faite dans le CRD2007-01. L'Agence note que la période de commentaire pour le CRD2007-01 est terminée et qu'il n'y a pas eu de réaction contraire au texte proposé.

Cette modification rend superflue l'intégration de la proposition faite par CAA-Royaume-Uni, réclamant le remplacement des termes «*the modification approval holder*» du M.A.302(h) par «*the minor change approval holder*».

- (9) «Deutscher Aero Club» et «Europe Air Sports» demandent la modification du M.A.403(b) afin de permettre au pilote-propriétaire de décider, pour les tâches répertoriées à l'appendice VIII, si un défaut d'aéronef porte gravement atteinte à la sécurité du vol et de décider du moment et de la manière dont l'action de correction doit être entreprise avant tout vol et quelle action corrective peut être reportée. Ils justifient cette proposition par le fait que, tant que la licence d'entretien des aéronefs ELA proposée par NPA2008-03 ne sera pas en place, il n'y aura pas assez de personnel de certification pour prendre en charge ces problèmes.

L'Agence estime que rien ne garantit que le pilote-propriétaire possède les compétences requises pour décider du report ou non d'une action corrective. En conséquence, si le défaut identifié peut être corrigé dans le cadre d'une tâche énumérée à l'appendice VIII, le pilote-propriétaire pourra entreprendre l'action corrective avant le vol, mais ne pourra en aucun cas la reporter.

Par ailleurs, l'Agence n'est pas d'accord avec la justification avancée dans la réaction, car rien ne prouve que les futurs titulaires d'une licence ELA seront plus nombreux que le personnel de certification actuel agréé en vertu des règles nationales. Jusqu'à ce que la licence d'entretien des aéronefs ELA soit d'application, le personnel de certification des planeurs et des ballons pourra prendre ces décisions pour autant qu'il se conforme aux exigences des États membres, comme c'est le cas actuellement.

- (10) AustroControl et DGAC-France font une série de commentaires concernant les dispositions spécifiques aux aéronefs ELA1 non utilisés pour le transport commercial

envisagées dans les M.A.502(d) et M.A.801(c) concernant les tâches d'entretien complexes. Ils s'inquiètent plus particulièrement du fardeau que pourrait faire peser sur l'autorité compétente l'obligation d'avoir un accord entre le propriétaire et l'autorité compétente et la nécessité pour l'autorité de vérifier que le personnel de certification indépendant possède les qualifications appropriées et une expérience récente, les données de maintenance, outils, équipements et matériels appropriés et un accès à des installations adaptées:

- o AustroControl propose de conserver dans le M.A.801(c) les exigences en matière de qualification, d'expérience, de données de maintenance, d'outils, d'équipements, de matériels et d'installations applicables au personnel de certification indépendant, mais de ne pas exiger de l'autorité compétente qu'elle vérifie leur respect.
- o La proposition de DGAC-France est la suivante:
 - Dans le M.A.502(d), exclure les dispositions autorisant le personnel de certification indépendant à effectuer des tâches d'entretien complexes d'éléments d'aéronefs et de révision complète des moteurs et hélices.
 - Supprimer le M.A.801(c) et inclure dans le M.A.801(b)2 la possibilité pour le personnel de certification indépendant d'effectuer des tâches d'entretien complexes sur des aéronefs ELA1 sans exigence particulière en matière de qualification, d'expérience, de données de maintenance, d'outils, d'équipements, de matériels et d'installations.

L'Agence estime que la proposition faite par DGAC-France n'est pas cohérente car, d'une part, elle interdit l'exécution de tâches d'entretien complexes et, d'autre part, elle autorise des tâches d'entretien complexes d'aéronefs sans exigence supplémentaire.

En outre, l'Agence n'est pas d'accord avec le commentaire fait par DGAC-France selon lequel ces agréments au cas par cas ne reposent pas sur des exigences détaillées et pourraient conduire à des problèmes de responsabilité et de traitement inéquitable entre les utilisateurs, alors que, dans le même temps, DGAC-France propose d'appliquer les mesures dérogatoires de l'article 14 du règlement de base dans ces cas-là.

La proposition de l'Agence contient déjà des exigences et tout traitement inéquitable devrait être évité par l'autorité compétente grâce à la mise en place des procédures appropriées, que l'on soit en présence d'un agrément au cas par cas basé sur la proposition de l'Agence ou d'une exemption au titre de l'article 14.

Pour ce qui est de la proposition faite par AustroControl, l'Agence estime que la suppression de l'obligation de vérification par l'autorité compétente élimine totalement la mesure de compensation, car l'obligation d'avoir la qualification, l'expérience, les données de maintenance, les outils, les équipements, les matériels et les installations adéquats existe déjà pour toutes les tâches d'entretien accomplies par des personnes ou organismes sur des aéronefs ou des éléments d'aéronefs.

Quoi qu'il en soit, l'Agence publiera un document AMC afin de clarifier que l'accord entre le propriétaire et l'autorité compétente peut inclure l'exécution d'une série de tâches complexes pour une période de temps prolongée, à condition que l'accord décrive les données, outils, équipements, matériels et installations à utiliser et que l'autorité compétente effectue des contrôles aléatoires afin de vérifier la conformité.

- (11) AustroControl et CAA-Royaume-Uni font une série de commentaires concernant les dispositions spécifiques aux aéronefs ELA1 non utilisés pour le transport commercial envisagées dans le M.A.901(g).

- o AustroControl propose que le M.A.901(g) autorise non seulement le personnel de certification compétent à faire une recommandation, mais également à délivrer et étendre l'ARC, pendant deux années consécutives. Il propose par ailleurs de supprimer l'obligation pour l'autorité compétente d'évaluer et d'agréeer ce personnel de certification.
- o CAA-Royaume-Uni propose de modifier le M.A.901(g) afin de préciser que cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs ELA1 utilisés pour des opérations commerciales. Il justifie cette proposition par le fait que la sous-traitance des tâches d'entretien à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité est requise pour ces aéronefs.

L'Agence estime que la proposition d'AustroControl n'offre aucun contrôle sur le processus d'examen de navigabilité et la qualification du personnel. En outre, la délivrance d'un ARC n'est pas un privilège associé au titulaire d'une qualification Partie 66.

L'Agence est d'accord avec la proposition faite par CAA-Royaume-Uni, mais en faisant référence aux aéronefs couverts par le M.A.201(i), plutôt qu'aux «opérations commerciales», car il est possible que pour certains types d'«opérations commerciales», il ne soit pas nécessaire de sous-traiter les tâches d'entretien à un organisme au titre de la Partie M, section A, sous-partie G. Le M.A.901(g) a été modifié en conséquence.

- (12) «Europe Air Sports» insiste sur la possibilité d'avoir un agrément combiné au titre des sous-parties F et G de la Partie M, section A.

L'Agence réaffirme sa position, exprimée dans le CRD2007-08.

- (13) Un particulier s'interroge sur la possibilité pour un organisme au titre de la Partie M, section A, sous-partie F, de bénéficier des privilèges d'un organisme au titre de la Partie M, section A, sous-partie G, sans toutefois se conformer aux exigences de cette sous-partie G.

L'Agence estime que cette possibilité n'est pas envisageable dans la mesure où la Partie M, section A, sous-partie F ne contient pas de dispositions concernant le maintien de la navigabilité.

- (14) ENAC-Italie propose d'inclure certaines mesures dérogatoires pour les organismes au titre de la Partie M, section A, sous-partie F, procédant à l'entretien d'aéronefs utilisés pour des opérations commerciales autres que le transport aérien commercial. Ces dispositions seraient similaires à celles qui figurent actuellement dans la Partie 145.

L'Agence a accepté la proposition et modifié son texte comme suit:

- o Un nouveau paragraphe M.A.606(h) a été ajouté pour inclure l'exécution de consignes de navigabilité pré-vol répétitives par le commandant et la délivrance d'habilitations de certification limitées par le commandant fonctionnant en dehors d'un endroit soutenu.
- o Le M.A.615 a été modifié afin d'autoriser l'exécution d'un entretien dans un endroit quelconque en raison de l'inaptitude de vol de l'aéronef ou de la nécessité d'effectuer un entretien occasionnel.

- (15) CAA-Royaume-Uni a proposé de permettre à l'autorité compétente, dans le M.B.902(b), de justifier d'une expérience supplémentaire au lieu de qualifications, à l'instar du secteur dans le M.A.707(a).

L'Agence a accepté la proposition.

- (16) AustroControl propose de retirer du M.A.709 la référence au MPD et au MRB présente dans le programme d'entretien «*de base*», en invoquant le fait que ces documents ne sont pas utilisés pour les aéronefs légers.

L'Agence a rejeté cette proposition dans la mesure où un programme d'entretien «*de base*» peut également être produit par un organisme de gestion du maintien de la navigabilité indépendant demandant l'agrément d'aéronefs lourds non utilisés pour le transport commercial. Or le MPD et le MRB peuvent s'appliquer à ces aéronefs.

- (17) ENAC-Italie propose d'inclure dans le M.A.711(a) l'agrément des programmes d'entretien par le biais de procédures d'agrément indirectes en tant que privilège.

L'Agence n'est pas d'accord avec la proposition car un programme d'entretien approuvé par le biais d'une procédure d'agrément indirecte est considéré comme ayant été approuvé par l'autorité compétente.

- (18) Certaines personnes demandent une clarification de la notion d'«environnement contrôlé» et de ses implications. Ces commentaires feront l'objet de réponses individuelles adressées aux commentateurs.

L'Agence tient toutefois à préciser que:

- o La définition d'«environnement contrôlé» figure au M.A.901(b).
- o La définition d'«environnement contrôlé» s'applique à tous les types d'aéronefs et d'opérations, y compris privées. Une dérogation a toutefois été introduite dans le M.A.901(e)¹ afin d'autoriser l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité à délivrer l'ARC pour certains aéronefs et opérations, même si l'aéronef n'est pas dans un «environnement contrôlé».
- o Pour qu'il y ait «environnement contrôlé», toutes les activités d'entretien doivent être effectuées par des organismes au titre de la Partie M, section A, sous-partie F, ou de la Partie 145. La seule exception concerne les tâches d'entretien du pilote-propriétaire effectuées par le pilote-propriétaire en personne ou par un personnel de certification indépendant.

- (19) CAA-Royaume-Uni propose que le privilège envisagé autorisant un organisme de gestion du maintien de la navigabilité à étendre un ARC délivré par l'autorité compétente s'applique également au transport aérien commercial. L'objectif est d'autoriser l'extension des ARC délivrés initialement par l'autorité compétente lorsque l'aéronef a été importé dans l'UE et est resté dans un environnement contrôlé.

Le M.A.901(f) et le formulaire 15a de l'EASA ont été modifiés en conséquence.

- (20) «French Gliding Union» demande la modification du M.A.901(g) afin d'autoriser un organisme de gestion du maintien de la navigabilité à délivrer un ARC pour un aéronef ELA1 sur la base d'une recommandation faite par un personnel de certification indépendant.

L'Agence est opposée à cette proposition. Dans ce cas précis, l'ARC peut uniquement être délivré par l'autorité compétente dans la mesure où c'est elle qui agréé le personnel de certification qui fait la recommandation.

- (21) Une personne insiste sur la nécessité d'une mesure future autorisant des entités qualifiées ou des organes d'évaluation à effectuer des examens de navigabilité et à délivrer l'ARC pour les aéronefs ELA.

L'Agence a déjà expliqué dans le CRD2007-08 que la définition actuelle d'entités qualifiées contenue dans le règlement de base ne le permettait pas. En outre, le règlement de base ne contient aucune référence au concept d'organes d'évaluation.

- (22) AustroControl et CAA-Royaume-Uni expriment leur désaccord vis-à-vis de l'obligation pour l'autorité compétente d'effectuer l'examen de navigabilité et de délivrer l'ARC si elle a été choisie par le propriétaire, ainsi que décrit au M.A.901(h)2. Les deux autorités proposent de laisser à l'autorité le soin de décider si elle veut ou non effectuer l'examen de navigabilité. AustroControl propose par ailleurs de supprimer toute restriction liée au poids et à l'utilisation.

L'Agence estime que laisser la décision à l'autorité compétente entraînerait des inégalités de traitement dans certains pays et pourrait avoir des répercussions sur la concurrence.

- (23) AustroControl propose d'ajouter un nouveau paragraphe au M.A.901 afin d'autoriser l'autorité compétente à délivrer l'ARC sur la base d'un formulaire 52 pour les nouveaux aéronefs fabriqués au sein de l'UE, sans exiger d'examen de navigabilité.

La proposition a été acceptée et le M.A.901(k) ajouté.

- (24) ENAC-Italie commente le fait que le M.A.903 et le M.A.904 se réfèrent au transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'UE et à l'examen de navigabilité des aéronefs importés dans l'UE. Elle affirme que, comme la Norvège, la Suisse, le Liechtenstein et l'Islande ne font pas partie de l'UE, le texte semble indiquer qu'ils doivent être gérés conformément au M.A.904. Elle propose par conséquent de remplacer «l'UE» par «les États membres de l'EASA».

L'Agence indique que le règlement de base par d'«États membres» au sens d'«États membres de l'UE». Les autres pays européens sont considérés comme des «pays tiers».

Les quatre pays susmentionnés sont toutefois couverts par les accords internationaux correspondants:

- o L'accord EEE (Espace économique européen) dans le cas de la Norvège, du Liechtenstein et de l'Islande.
- o L'accord entre l'UE et la Suisse.

Ces accords fixent les dispositions des règlements de l'UE applicables à chaque pays, le résultat final étant que ces quatre pays utilisent les mêmes procédures de transfert que les États membres de l'UE.

En conséquence, l'Agence rejette la proposition.

- (25) Une personne demande que tous les pilotes-propriétaires se voient accorder le privilège d'effectuer les mêmes tâches, quelle que soit la catégorie d'aéronef (planeurs, planeurs à moteur, etc.). Elle justifie cette proposition par le fait qu'aucun groupe de pilotes n'est plus ou moins expérimenté que les autres.

D'après l'Agence, les tâches confiées au pilote-propriétaire sont différentes pour chaque catégorie d'aéronef en raison de leurs systèmes et complexité différents. Cette différenciation n'a rien à voir avec l'expérience du pilote.

(26) DGAC-France explique qu'en vertu de son interprétation de la règle actuelle, la France a parfois autorisé des organismes Partie 145 jouissant d'une qualification de catégorie A à effectuer des entretiens en piste simples d'éléments d'aéronef à l'aide de données d'entretien des éléments d'aéronefs.

Elle ajoute également qu'en France, le personnel de certification indépendant effectue couramment des entretiens de moteurs à pistons non complexes conformément aux données d'entretien des moteurs.

Dans les deux cas, le travail est effectué au niveau de l'aéronef.

Dans la mesure où, dans le texte proposé par le présent avis, le M.A.502(b) et (c) exige que tout entretien effectué conformément aux données d'entretien des éléments d'aéronefs soit réalisé par des organismes de catégorie B/C, DGAC-F a pris conscience que ces pratiques ne pouvaient continuer et s'attend à des répercussions significatives sur les organismes de maintenance, le personnel de certification indépendant et les propriétaires/exploitants.

Elle estime toutefois que l'autorisation de cette pratique dans le cas d'un entretien d'éléments d'aéronefs simple ne nécessitant pas d'expertise particulière n'a aucun impact sur la sécurité.

Cet avis est également partagé par «Alitalia Servizi», un organisme italien Partie 145 de catégorie A, qui effectue actuellement certaines tâches conformément aux données d'entretien des éléments d'aéronefs lors de l'entretien d'aéronefs en ligne (remplacement de bras de sièges ou de portes de galeries, par exemple).

L'Agence reconnaît que la proposition actuelle peut imposer des contraintes injustifiées dans le cas d'un entretien simple d'éléments d'aéronef effectué dans le cadre de l'entretien d'un aéronef (vérification du poids des extincteurs, réparations simples des sièges et des galeries, etc.).

Il n'est cependant pas dans l'intention de l'Agence d'autoriser un quelconque type d'entretien d'éléments d'aéronef en ligne (ou «temporairement déposés») sans une qualification B/C appropriée (inspection et réparation de modules moteurs, etc.).

En conséquence, conformément à la proposition faite par DGAC-France, l'Agence a modifié le M.A.502(b) et (c) afin d'autoriser l'autorité compétente à décider de manière spécifique les cas où ce type d'entretien des éléments d'aéronef peut être effectué sans qualification B/C.

L'Agence ajoutera en outre un document AMC afin de clarifier les entretiens susceptibles de bénéficier de cette approbation et les procédures de contrôle à mettre en place. L'un des principaux objectifs de cette mesure est de s'assurer que le personnel possède les qualifications requises pour l'exécution de ces tâches. Dans de nombreux cas, des qualifications spéciales sont requises pour les éléments d'aéronefs complexes et une licence B1 ou B2 ne suffit pas.

(27) L'Agence a par ailleurs apporté des modifications rédactionnelles et mineures aux paragraphes suivants:

- o Le texte d'origine du début du paragraphe M.A.201(e) a été restauré, ce qui donne (proposé par DGAC-France):

«Afin de satisfaire aux responsabilités du paragraphe a), le propriétaire d'un aéronef peut sous-traiter...»

Cette modification a pour but de dissiper toute ambiguïté quant à l'intention du règlement.

Ainsi que stipulé au M.A.201(a), le propriétaire est responsable du maintien de la navigabilité d'un aéronef, qu'il effectue les tâches lui-même ou les sous-traite à une personne sous sa responsabilité.

Le M.A.201(e) offre la possibilité au propriétaire de sous-traiter les tâches à un organisme de gestion du maintien de la navigabilité et de lui transférer l'exécution des tâches de maintien de la navigabilité.

- Dans le M.A.201(e), les mots «*si l'organisme possède les procédures approuvées appropriées*» ont été ajoutés. (proposé par CAA-Royaume-Uni)
- Dans le M.A.302(d)2, les mots «*après avoir été approuvées par l'autorité compétente*» ont été remplacé par «*après avoir été approuvées conformément au M.A.302(b) ou au M.A.302(c)*». (proposé par CAA-NL)
- Dans le M.A.302(i), à présent transféré à l'article 3, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 2042/2003, l'obligation de compléter le programme d'entretien national par des procédures garantissant la conformité avec les points M.A.302(g) et (h) a été supprimée. (proposé par CAA-NL)

L'Agence précise que l'appendice I de l'AMC M.A.302 et de l'AMC M.B.301(b) ne stipule pas que le programme d'entretien doit inclure de telles procédures.

- Le point M.A.502(d) a été reformulé afin de faciliter sa compréhension. (proposé par AustroControl et CAA-Royaume-Uni)
- Au point M.A.711(a)3, le terme «*contracted*» a été remplacé par «*subcontracted*» dans la version anglaise. (proposé par CAA-Royaume-Uni)
- Au point M.A.711(b)1, les mots «*et l'étendre ensuite conformément aux dispositions de M.A.901(c)2 ou M.A.901(e)2*» ont été ajoutés. (proposé par ENAC-Italie)
- Au point M.A.714(b), les mots «*ou étendu, le cas échéant*» ont été ajoutés. (proposé par ENAC-Italie)
- Dans la Partie M, appendice I, paragraphe 5.1, un nouveau point 8 a été inséré pour introduire l'obligation pour l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité d'envoyer dans les 10 jours une copie de tout ARC délivré ou étendu à l'autorité compétente de l'État membre d'enregistrement. (proposé par ENAC-Italie)
- Dans la Partie M, appendice VI, condition 6, le mot «*contracts*» a été remplacé par «*subcontracts*» dans la version anglaise. (proposé par CAA-Royaume-Uni)

(28) Les propositions suivantes n'ont pas été incorporées au présent avis dans la mesure où l'Agence estime que le texte est déjà suffisamment clair:

- AustroControl propose d'inclure les planeurs et les planeurs à moteur au M.A.901(e).
L'Agence précise que le M.A.901(e) mentionne déjà «*les aéronefs d'une MTOM inférieure ou égale à 2 730 kg*». Le terme «aéronefs» inclut les planeurs et les planeurs à moteur.
- CAA-Royaume-Uni propose de supprimer la condition 7 de l'appendice VI de la Partie M, arguant que la suspension du CTA n'affectera pas les activités de l'organisme au titre de la Partie M, sous-partie G.

L'Agence précise que la condition 7 stipule déjà:

«*...sauf stipulation explicite contraire de l'autorité compétente*»

Cela signifie que l'autorité compétente a déjà la possibilité de maintenir l'agrément de l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité.

- o CAA-UK Royaume-Uni a proposé de modifier l'appendice VI de la Partie M comme suit:

«Au vu du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, tel que modifié, et conformément aux conditions indiquées ci-après, l'État membre certifie»

L'Agence signale que le texte actuel est correct, puisqu'il fait référence au «...règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission en vigueur...», ce qui sous-entend le règlement en vigueur au moment où l'autorité compétente délivre l'agrément.

- (29) Les propositions suivantes n'ont pas été intégrées au présent avis, soit parce qu'elles n'entrent pas dans le cadre de cette activité, soit parce que le sujet pourrait susciter des réactions et des discussions majeures. En conséquence, elles doivent faire l'objet de discussions et de consultations formelles, dans le cadre d'une activité d'élaboration de la réglementation distincte. L'Agence intégrera ces propositions dans l'«inventaire d'élaboration de la réglementation».

- o CAA-Royaume-Uni propose de définir les notions de «programme d'entretien» et de «calendrier d'entretien».
- o CAA-Royaume-Uni propose d'exiger un système de qualité officiel pour les grands organismes au titre de la Partie M, section A, sous-partie F, en justifiant sa proposition par le fait qu'un tel système est déjà exigé pour les grands organismes au titre de la Partie M, section A, sous-partie F, gérant des aéronefs non utilisés pour le transport commercial.
- o ENAC-Italie propose que les personnes responsables du système de qualité ou des bilans organisationnels, selon le cas, au sein des organismes au titre de la Partie M, section A, sous-parties F et G, soient agréées par l'autorité compétente au moyen du formulaire 4 de l'EASA.

L'Agence indique qu'un tel agrément n'est actuellement même pas requis pour les organismes agréés Partie 145.

- o CAA-Royaume-Uni propose que l'élément qui détermine l'expérience requise dont il est question au M.A.707(a) et au M.B.902(b) soit basé sur la MTOM de l'aéronef et non sur son utilisation. Elle propose par conséquent d'utiliser la MTOM de 2 730 kg en guise d'élément différenciateur, indépendamment du fait que l'aéronef soit ou non utilisé pour le transport commercial. L'autorité justifie sa proposition par la difficulté de trouver des cours de formation officiels pour les aéronefs non lourds, quel que soit leur usage.

Bien que cette proposition n'ait pas été intégrée, ENAC-Italie a proposé de modifier l'AMC M.A.606(c), l'AMC M.A.706, paragraphe 4.7, l'AMC M.A.707(a)(1) et l'AMC M.A.707(a)(2) afin de clarifier comment et où des cours de formation officiels peuvent être organisés et quand cette formation peut être remplacée par une évaluation par l'autorité compétente pour les ballons et les aéronefs d'une MTOM inférieure à 2 730 kg utilisés pour le transport commercial.

Cette proposition de l'ENAC sera étudiée et les documents AMC modifiés, le cas échéant, avant la publication de la décision.

- o CAA-Royaume-Uni et ENAC-Italie proposent d'autoriser l'anticipation de l'extension de l'ARC sans perte de continuité du modèle d'examen de navigabilité. L'objectif est de

permettre au propriétaire de mettre l'ARC dans l'avion tandis que celui-ci est stationné à la base.

Par contre, CAA-Royaume-Uni propose une anticipation de 30 jours et l'ENAC de 5 jours.

Réactions au document AMC:

Les propositions suivantes de modification des documents AMC seront examinées par l'Agence et le texte modifié, le cas échéant, avant la publication de la décision final (AMC/GM). Cette décision sera publiée une fois que le présent avis aura été approuvé par la Commission:

- (1) CAA-NL propose de supprimer la limitation relative au poids de l'AMC M.A.401(c)4.

Cette proposition a été acceptée par l'Agence.

- (2) CAA-Royaume-Uni, «Broadland Balloon Flights», «British Balloon and Airship Club», «GEFA-FLUG» et plusieurs personnes déclarent que l'AMC M.A.605(a) semble exiger un hangar pour l'inspection des ballons et des dirigeables.

Le texte sera modifié comme suit lors de la publication de la décision finale (AMC/GM):

«Pour les ballons et les dirigeables, aucun hangar n'est requis lorsque l'entretien de l'enveloppe ou de l'équipement de l'étage inférieur peut être effectué de manière plus efficace à l'extérieur, pour autant que toutes les activités d'entretien nécessaires puissent être exécutées conformément au M.A.402. Dans le cas de réparations ou d'entretiens d'éléments complexes nécessitant un formulaire 1 de l'EASA, des ateliers agréés doivent être mis à disposition. Les installations et les conditions environnementales requises pour l'inspection et l'entretien doivent être précisées dans le manuel d'organisme de maintenance.»

- (3) ENAC-Italie propose de modifier l'AMC M.A.606(c), l'AMC M.A.706, paragraphe 4.7, l'AMC M.A.707(a)(1) et l'AMC M.A.707(a)(2) afin de clarifier comment et où des cours de formation officiels peuvent être organisés et quand cette formation peut être remplacée par une évaluation par l'autorité compétente pour les ballons et les aéronefs d'une MTOM inférieure à 2 730 kg utilisés pour le transport commercial.

Cette proposition a été acceptée par l'Agence.

- (4) AustroControl propose de remplacer la référence à la «Partie 66 Niveau 1 Familiarisation générale» par «Partie 66 appendice III Niveau 1 Familiarisation générale». Cela concerne les paragraphes AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 et AMC M.B.902(b)2.

Cette proposition a été acceptée par l'Agence.

- (5) CAA-Royaume-Uni et «British Balloon and Airship Club» proposent d'ajouter un AMC pour clarifier le sens de «assisté par du personnel qualifié» au M.A.710(b) et la nécessité pour le signataire de l'ARC d'être présent lors de l'étude de l'aéronef.

L'Agence précise que l'examen de navigabilité inclut un examen documenté et une étude physique. D'après M.A.710(c)5, aucune incohérence ne peut être trouvée entre l'aéronef et les documents examinés lors de l'étude physique de l'aéronef.

L'Agence estime que ce n'est possible que si le personnel d'examen de navigabilité est présent lors de l'étude physique. Lors de cette étude, le personnel d'examen de navigabilité peut être assisté par du personnel au titre de la Partie 66 pour l'ouverture des panneaux, la réalisation des tests, etc.

L'AMC M.A.710(b) sera modifié en conséquence.

- (6) DGAC-France propose d'ajouter un AMC pour clarifier les points suivants:
 - o La durée durant laquelle un type d'aéronef peut rester dans le domaine d'activité approuvé si l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité ne possède pas de client sous contrat pour ce type d'aéronef.
 - o La possibilité d'autoriser un organisme de gestion du maintien de la navigabilité à effectuer des examens de navigabilité sur un type d'aéronef donné sans avoir ni cherché de client sous contractant pour ce type d'aéronef.
- (7) En ce qui concerne les personnes autorisées à étendre un ARC sur la base du nouveau privilège M.A.711(a)4, ENAC-Italie propose d'introduire un AMC pour clarifier la manière dont ces personnes sont officiellement agréées par l'autorité compétente et dont l'agrément est délivré par l'organisme.
- (8) ENAC-Italie propose d'introduire dans l'AMC M.A.901(c)2, (e)2 et (f) des informations complémentaires sur la manière dont l'organisme de gestion du maintien de la navigabilité peut décider qu'un ARC ne sera pas prolongé s'il sait ou a des raisons de croire que l'aéronef est inapte au vol. ENAC-Italie propose en outre d'inclure un exemple de «rapport de conformité».
- (9) ENAC-Italie propose de modifier l'AMC M.A.903(a) et l'AMC M.B.105(a) afin de s'assurer que, lors du transfert d'immatriculation d'aéronef au sein de l'UE, l'échange d'informations inclut une notification indiquant que l'ARC a été délivré conformément aux règles nationales.
- (10) AustroControl propose d'inclure les planeurs à moteur dans l'AMC M.B.301(b), point 3.
- (11) ENAC-Italie propose d'introduire dans l'AMC M.B.703 des informations complémentaires sur la manière de compléter le formulaire 14 de l'EASA.
- (12) AustroControl propose de prendre en compte le NPA2007-07, qui est actuellement à l'examen, lors de la définition des qualifications du groupe dans l'AMC M.B.703.
- (13) CAA-NL propose de remplacer les mots «*procédures d'escalade des périodes de contrôle établies*» par «*les détails ou une référence aux programmes d'escalade*» au paragraphe 1.1.7 de l'appendice I de l'AMC M.A.302 et de l'AMC M.B.301(b).
- (14) CAA-Royaume-Uni propose d'ajouter un AMC pour clarifier les termes suivants de l'appendice VII «Tâches d'entretien complexe»:
 - o «*Soudeur agréé ou autorisé*» au paragraphe 3(c).
 - o «*Outillage spécial*» au paragraphe 5(a).
- (15) «Deutscher Aero Club» et 2 personnes proposent des modifications à la liste des tâches figurant dans l'AMC de l'appendice VIII «Entretien limité du pilote-proprétaire».

- (16) CAA-UK Royaume-Uni propose d'intégrer aux systèmes de qualité des Parties 145 et 21 une exigence similaire à celle proposée au paragraphe (e) de l'appendice VIII de l'AMC M.A.616, en vertu de laquelle l'organisme doit informer l'autorité compétente de toute constatation de niveau 1 identifiée lors du bilan organisationnel.
- (17) CAA-UK Royaume-Uni propose de supprimer la modification de l'AMC 145.A.50(a), paragraphe 2.8(d), qui autorise le recours à une procédure simplifiée pour la délivrance d'un formulaire 1 pour les éléments d'aéronef ayant fait l'objet d'un entretien aux États-Unis et au Canada par des organismes non agréés au titre de la Partie 145. L'autorité justifie sa proposition par le fait que cette situation nuit aux accords bilatéraux existants.
- Elle soutient néanmoins la modification similaire introduite dans l'AMC M.A.613(a), paragraphe 2.8.
- (18) En outre, à la suite des commentaires reçus d'AustroControl et de DGAC-France concernant les dispositions envisagées au M.A.502(d) et au M.A.801(c) pour les tâches d'entretien complexes sur les aéronefs ELA1, l'Agence publiera un AMC afin de clarifier que l'accord entre le propriétaire et l'autorité compétente peut inclure l'exécution d'une série de tâches complexes pour une période de temps prolongée, à condition que l'accord décrive les données, outils, équipements, matériels et installations à utiliser et que l'autorité compétente effectue des contrôles aléatoires afin de vérifier la conformité.
- (19) Enfin, à la suite des commentaires reçus de DGAC-France et Alitalia Servizi concernant l'exécution d'entretiens d'éléments d'aéronefs en ligne (M.A.502(b) et (c)), l'Agence ajoutera un AMC afin de clarifier les types d'entretiens susceptibles de bénéficier de cet agrément et les procédures de contrôle à mettre en place.