

AVIS N° 01/2007

DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

**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, en vue d'assurer la poursuite de l'exploitation de
certains aéronefs immatriculés dans les États membres**

I. Considérations générales

1. Le présent avis a pour objet de proposer à la Commission de modifier l'article 2 du règlement (CE) n° 1702/2003¹ de la Commission en vue d'assurer la poursuite de l'exploitation de certains aéronefs conçus dans l'ex-Union Soviétique et actuellement immatriculés dans certains États membres. Pour un grand nombre de ces aéronefs, l'Agence, comme expliqué plus en détail ci-dessous, n'a pas été en mesure d'établir la définition approuvée (certificat de type ou spécifications de navigabilité particulières) qui est nécessaire pour la délivrance des certificats de navigabilité dans les conditions spécifiées par ce règlement. Pour éviter l'immobilisation au sol de ces aéronefs à la fin de la période de transition fixée par le législateur (28 mars 2007), des mesures urgentes doivent être prises en vue de trouver une solution temporaire.
2. Cet avis a été adopté suivant la procédure précisée par le conseil d'administration de l'Agence², conformément aux dispositions de l'article 14 du règlement (CE) n° 1592/2002³.

II. Consultation

3. Le projet d'avis pour un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission a été publié (notification de proposition d'amendement – NPA 17-2006) sur le site web de l'Agence le 14 novembre 2006, avec une période réduite de consultation compte tenu de l'urgence de l'affaire.
4. À la date de clôture, le 25 décembre 2006, l'Agence avait reçu 107 commentaires d'autorités nationales, d'organisations professionnelles et de sociétés privées.
5. Tous les commentaires reçus ont fait l'objet d'un accusé de réception et ont été incorporés dans un document de réponse aux commentaires (DRC) publié sur le site web de l'Agence le 18 janvier 2007. Ce DRC comporte une liste de toutes les personnes et/ou organisations qui ont formulé des commentaires et fourni des réponses à l'Agence.
6. Les commentaires, pour la plupart, sont favorables à la mesure envisagée telle que décrite ci-après. Quelques commentaires, tout en reconnaissant la

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 n° L 243 du 27.9.2003, p. 6). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 (JO n° L 122 du 9.5.2006, p. 16).

² 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/7/03 du 27.6.2003 (procédure d'élaboration de la réglementation).

³ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (JO n° L 240 du 7.9.2002, p. 1.). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 (JO n° L 243 du 27.9.2003, p. 5).

nécessité de traiter le cas des aéronefs immatriculés actuellement, insistent sur le fait que la mesure ne devrait pas servir à étendre davantage la flotte d'aéronefs qui ne sont pas entièrement conformes aux dispositions de navigabilité actuelles instaurées par la législation de l'UE. Quelques commentaires exigent même que les aéronefs bénéficiant de la mesure ne puissent pas augmenter leur activité par rapport à leur niveau actuel, notamment dans le territoire d'autres États membres. D'autres, au contraire, argumentent que les avions soumis à cette mesure ne devraient pas faire l'objet d'une discrimination de la part d'autres États membres et devraient pouvoir développer leur potentiel de marché. Les mêmes parties prenantes aimeraient également que l'on introduise plus de flexibilité dans le dispositif de sorte que les aéronefs déjà en exploitation dans la Communauté ou acquis par des citoyens de la Communauté puissent bénéficier de cette mesure. Quelques commentaires préféreraient que cette mesure soit également applicable à tous les aéronefs dont le type a déjà été accepté par un État membre.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

7. Le présent avis a pour objet de modifier l'article 2 du règlement (CE) n° 1702/2003⁴ de la Commission (ci-après le «règlement de la Commission») en vue d'assurer la poursuite de l'exploitation de certains aéronefs conçus dans l'ex-Union Soviétique et actuellement immatriculés dans les États membres. Comme expliqué en détail dans la NPA mentionnée ci-dessus, il avait été demandé à l'Agence d'établir la définition approuvée (certificat de type ou spécifications de navigabilité particulières) nécessaire pour délivrer le certificat de navigabilité de plusieurs avions immatriculés dans certains États membres au moment de l'entrée en vigueur du règlement de la Commission, qui n'avaient pas été certifiés sur la base des codes connus à cette époque dans la Communauté⁵. Ceci devait être fait avant le 28 mars 2007. Malheureusement, cette définition n'a pas pu être établie par manque d'assistance de la part des concepteurs de ces produits⁶. En conséquence, le délai d'intégration de ces aéronefs arrivant à échéance, très peu d'entre eux sont susceptibles d'être couverts en temps utile par une définition approuvée par l'EASA, et ils seraient nombreux à devoir être immobilisés au sol si aucune solution n'était trouvée dans l'immédiat pour permettre la poursuite de leur exploitation. La Commission a donc convoqué une réunion spéciale du comité de l'EASA le 19 juillet, au cours de laquelle il a été convenu d'examiner l'ampleur du problème et d'explorer les options possibles pour éviter d'immobiliser des aéronefs uniquement à cause de l'évolution du cadre réglementaire.

⁴ 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 n° L 243 du 27.9.2003, p. 6). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 (JO n° L 122 du 9.5.2006, p. 16).

⁵ À des fins de simplification, ces codes pourraient être décrits comme étant ceux mentionnés en référence dans le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

⁶ Dans le cadre juridique communautaire actuel, l'Agence ne peut certifier un type d'aéronef que si le concepteur en fait la demande.

8. L'enquête menée par l'Agence montre que de nombreux aéronefs de conception soviétique immatriculés dans certains États membres sont exclus du domaine de compétence communautaire étant donné qu'ils remplissent les conditions de l'annexe II du règlement de base. Ces aéronefs sont donc sous l'entière responsabilité des États d'immatriculation, qui agissent, conformément aux dispositions de l'annexe 8 de l'OACI, en coopération avec les représentants autorisés des États de conception. Si leur État d'enregistrement continue de leur délivrer un certificat de navigabilité standard de l'OACI, ils continueront de bénéficier de la liberté de circulation garantie par la Convention de Chicago. Si ces aéronefs sont impliqués dans le transport aérien commercial, ils seront soumis le 16 juillet 2008 aux dispositions du règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil⁷, tel que modifié. Or, ces dispositions risquent de compromettre la poursuite de leur exploitation, dans la mesure où ils ne seront pas titulaires d'un certificat de navigabilité de l'EASA. À moins qu'elles ne soient réexaminées d'ici là.
9. Quelque 300 aéronefs⁸ de conception soviétique (voir la liste jointe pour information) sont entièrement soumis au règlement de la Commission et devraient avoir un certificat de navigabilité émis conformément à son annexe (ladite Partie 21) pour continuer de bénéficier de la libre circulation au sein de la Communauté. L'immobilisation au sol de ces aéronefs, notamment de ceux participant à des opérations commerciales, aurait un impact économique considérable sur les propriétaires et les exploitants, ainsi que sur des pans significatifs de l'économie des États membres où ils sont immatriculés. Cela est considéré comme injuste par la plupart des parties prenantes, étant donné que les personnes concernées ne sont pas directement responsables de cette situation et qu'aucun élément au plan de la sécurité ne justifie une action si radicale. Le présent avis vise donc à proposer une solution acceptable pour permettre la poursuite de leur exploitation en attendant qu'une définition approuvée par l'EASA puisse être établie par l'Agence pour la plupart de ces aéronefs. Cela exigerait bien évidemment le soutien des concepteurs et des représentants autorisés de l'État de conception; si ce soutien ne pouvait être obtenu, certains de ces aéronefs n'auraient plus le droit d'être exploités dans la Communauté. Il aura toutefois été donné à leurs propriétaires et exploitants l'occasion et le temps de prendre les mesures nécessaires.
10. Il est à présent aléatoire et trop tard pour envisager un processus législatif complet visant à modifier les dispositions transitoires du règlement de base⁹ ou pour exclure tous ces aéronefs du domaine de compétence communautaire en modifiant son annexe II. La seule solution possible est donc de permettre la poursuite de leur exploitation au titre d'un certificat de navigabilité restreint à condition qu'ils soient également conformes à toutes les autres exigences

⁷ Règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/1991 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JO du 27.12.2006).

⁸ 45 aéronefs de grande taille participant à des opérations commerciales (principalement Antonov 24, 26, 28, 72 et 74), 190 hélicoptères lourds (Kamov) et 80 aéronefs d'aviation générale (principalement Sukhoï 26/31 et Yak 18/55)

⁹ La période maximale pendant laquelle les aéronefs soumis à la législation communautaire peuvent être maintenus sous le contrôle national – 42 mois – est fixée par l'article 56 du règlement de base. Seul un acte législatif (du Parlement européen ou du Conseil) peut modifier ce chiffre.

applicables en matière de maintien de la navigabilité et de protection de l'environnement. Concrètement, l'Agence n'est toutefois pas en mesure d'établir, d'ici le 28 mars 2007 (voir aussi le paragraphe 7 ci-dessus), les spécifications de navigabilité particulières nécessaires au cas par cas comme l'exigent l'article 5, paragraphes 3 et 4, du règlement de base et la Partie 21A.184. La mesure envisagée est donc de modifier le règlement de la Commission afin d'établir ces spécifications de navigabilité particulières par référence à la définition approuvée des États de conception, y compris ses informations relatives au maintien de la navigabilité (consignes de navigabilité). Une telle mesure est en fait similaire à celle de l'article 2, paragraphe 3, point a), reconnaissant la validité des certificats de type délivrés ou validés par les États membres pour des produits bien connus. Toutefois, comme une telle mesure ne permet pas à l'Agence d'obtenir des connaissances approfondies sur la conception des produits concernés, elle ne peut être envisagée que si ces connaissances sont fournies par le représentant autorisé de l'État de conception dans le cadre d'arrangements appropriés qui assurent aussi la mise à disposition des informations nécessaires pour le maintien de la navigabilité afin d'actualiser les spécifications de navigabilité particulières.

11. La mesure envisagée est limitée aux aéronefs qui sont déjà immatriculés par des États membres. D'autres aéronefs des mêmes types ne peuvent pas être immatriculés par des États membres sauf s'ils bénéficient d'une définition approuvée par l'EASA (certificat de type ou spécifications de navigabilité particulières) assurant leur totale intégration dans le système de sécurité aérienne de l'EASA. Pour éviter que certains ne profitent de la période d'élaboration de la présente règle (de la date à laquelle l'intention a été rendue publique après la réunion spéciale du comité, mentionnée au paragraphe 7 ci-dessus, jusqu'au 28 mars 2007) pour introduire dans la Communauté d'autres avions bénéficiant d'une clause de droits acquis, la mesure n'est applicable qu'aux aéronefs qui étaient immatriculés dans un État membre au 1^{er} juillet 2006. Ce point a été contesté par plusieurs commentaires car certains aéronefs, qui avaient déjà été achetés à cette date, seraient en attente d'immatriculation. L'Agence n'a toutefois pas modifié sa proposition sur ce point, craignant qu'une approche plus flexible n'ouvre la porte à des abus. Il serait de fait difficile de vérifier qu'un aéronef était déjà acheté et que son immatriculation dans un État membre était prévue. Il serait en outre également difficile de préciser par qui un tel aéronef aurait dû être acheté pour bénéficier de cette mesure; l'introduction de la nationalité dans les critères d'admissibilité serait considérée comme discriminatoire ou contraire à la liberté d'établissement.
12. La mesure envisagée est uniquement applicable aux aéronefs pour lesquels un certificat de navigabilité a été délivré par un État membre avant la date susmentionnée. Cette restriction vise à assurer que les bénéficiaires soient uniquement les aéronefs dont l'état de la sécurité est reconnu sur le plan international et dont le maintien de la navigabilité est officiellement favorisé par leur État de conception. Cela vise à réduire les risques liés aux connaissances limitées de l'Agence sur la conception de l'aéronef. Bien sûr, certains aéronefs qui volent actuellement avec un certificat de navigabilité restreint national ou une autorisation de vol, risquent de ne pas pouvoir bénéficier de cette mesure. L'Agence, parallèlement au présent avis, élabore

actuellement un avis sur les autorisations de vol qui, s'il est adopté par la Commission, devrait fournir une solution pour ces aéronefs. Cet avis propose, en effet, que les conditions établies par les États membres pour la délivrance de ces certificats soient visées par une clause des droits acquis et que les certificats de navigabilité associés soient considérés comme des autorisations de vol délivrées conformément à la Partie 21 jusqu'au 28 mars 2008. Après cette date, si ces autorisations doivent être prolongées, elles devront être réémises sur la base d'une définition explicitement approuvée par l'Agence.

13. La mesure envisagée est limitée dans le temps; les spécifications de navigabilité particulières ainsi établies ne sont valables que pendant 5 ans. Cela est justifié au plan de la sécurité par le fait que, comme indiqué ci-dessus, la mesure ne permet pas à l'Agence d'acquérir les connaissances techniques nécessaires sur la conception. La limitation incitera les concepteurs à aider l'Agence à établir la définition approuvée indispensable pour intégrer pleinement leurs aéronefs dans le système de l'EASA. Si, d'ici le terme de cette période, l'Agence n'était pas en mesure d'établir une définition approuvée, suite à une évaluation technique détaillée, il se pourrait que certains avions ne puissent obtenir de certificat de navigabilité et ne soient plus autorisés à voler sur le territoire des États membres. Cette limitation a été remise en question par quelques commentateurs. Certains souhaiteraient que la période de transition soit étendue jusqu'à la fin de l'été 2012 pour des raisons contractuelles¹⁰. D'autres proposent une approche flexible qui permettrait d'étendre le délai, au besoin, pour les aéronefs en cours de validation. Un autre commentaire propose un examen à mi-parcours en vue d'évaluer en temps utile les conséquences de la limitation. Une fois de plus, l'Agence n'a pas modifié sa proposition car il serait possible d'amender le règlement de la Commission, si nécessaire, au regard des évolutions, si la Commission le jugeait approprié. Dans cette perspective, l'examen à mi-parcours semble une proposition raisonnable, mais il peut être effectué par l'Agence sans qu'il soit nécessaire d'introduire une exigence juridique dans le règlement. De surcroît, il semble peu approprié de considérer que des extensions sont inévitables.
14. Bien que le présent avis ait été préparé pour traiter le cas des aéronefs de conception soviétique, la mesure envisagée ne le spécifie pas de manière explicite. Elle sera donc applicable aux aéronefs qui n'ont pas bénéficié d'une clause de droits acquis ou pour lesquels aucun certificat de type de l'EASA n'a été établi à ce jour, à condition qu'ils remplissent les conditions applicables. Il convient néanmoins de souligner qu'il y a très peu d'aéronefs à ne pas encore avoir été intégrés dans le système de l'EASA. Les exceptions concernent des aéronefs pour lesquels il n'a pu être identifié aucun organisme de conception disposé à coopérer avec l'Agence. Dans ce cas, l'Agence considère que le processus normal consiste à établir, au cas par cas, les spécifications de navigabilité particulières de chaque aéronef, comme elle envisage de le faire pour les aéronefs «orphelins» (sans titulaire de conception) qui, conformément à la Partie 21, ne peuvent pas bénéficier d'un certificat de type, mais qui ont à leur actif suffisamment d'enregistrements attestant de la sécurité de vol pour être autorisés à continuer de voler.

¹⁰ Les exploitants d'aéronefs participant à des tâches aériennes agricoles.

15. S'agissant des aéronefs conçus dans les États qui ont rejoint la Communauté après l'entrée en vigueur du règlement de base, il n'est pas prévu de les inclure dans le champ d'application de la mesure envisagée. Un processus parallèle a été lancé avec l'aide des autorités nationales de l'aviation civile concernées afin de les intégrer totalement dans le système de l'EASA. Si un certificat de type ne peut être établi dans les délais ou si les aéronefs sont devenus orphelins faute de support de leur titulaire de conception, ces aéronefs peuvent bénéficier, au cas par cas, d'un certificat de navigabilité restreint. L'Agence envisage actuellement d'élaborer les spécifications de navigabilité particulières nécessaires avec l'aide des autorités nationales de l'aviation civile concernées.
16. Par l'établissement des spécifications de navigabilité particulières obligatoires, la mesure envisagée fournit aux organismes aéronautiques nationaux une base juridique pour la délivrance de certificats de navigabilité restreints. Ces spécifications de navigabilité particulières sont des agréments de conception englobant toutes les conditions et restrictions indispensables pour assurer un niveau de sécurité et de protection environnementale équivalent à celui assuré par la vérification de la conformité aux bases de la certification établies selon la Partie 21. L'Agence ne voit cependant aucune raison d'introduire dans ces spécifications de navigabilité particulières des restrictions, qui empêcheraient les aéronefs concernés d'être utilisés dans les activités auxquelles ils participent actuellement. En outre, l'introduction de ces limitations annulerait l'objectif de la mesure. Des restrictions supplémentaires seraient dans tous les cas difficiles à justifier car les mêmes aéronefs n'y seraient pas soumis s'ils étaient immatriculés dans un pays tiers. En conséquence, les avions couverts par la mesure envisagée auront le droit de transporter des personnes ou du fret s'ils sont actuellement autorisés à le faire. Les certificats de navigabilité restreints associés constituent des certificats délivrés conformément au règlement de base et bénéficient des dispositions de son article 8. Ils doivent être acceptés par tous les États membres, qui ne doivent pas imposer sur l'activité des aéronefs concernés des conditions allant plus loin que celles contenues dans les spécifications de navigabilité particulières.
17. Toutefois, l'utilisation d'aéronefs avec un certificat de navigabilité restreint dans les opérations commerciales n'est pas une pratique courante. L'extension récemment approuvée du règlement n° 3922/1991 au transport aérien commercial par des aéronefs nécessite que ces aéronefs possèdent un certificat de navigabilité «standard» délivré conformément au règlement. Or, le terme «standard», même s'il n'est pas spécifié dans le règlement, peut être interprété comme désignant un certificat de navigabilité normal, ce qui exclut donc le certificat de navigabilité restreint. Il convient de procéder à une correction avant l'entrée en vigueur de ladite extension (probablement en juin 2008). L'Agence a l'intention de traiter ce problème lors de l'élaboration des règles de mise en œuvre relatives à l'extension du règlement de base aux opérations aériennes et fera des propositions à la Commission en temps utile.
18. Des commentaires soulignent que, selon la pratique internationale, les aéronefs possédant un certificat de navigabilité restreint ne sont pas censés bénéficier de la libre circulation garantie par la Convention de Chicago. En conséquence, les

aéronefs immatriculés en Europe, possédant un certificat de navigabilité restreint, pourraient être soumis à des restrictions par d'autres États contractants de l'OACI. Dans ce contexte, l'Agence tient à préciser que tout en se conformant entièrement aux normes minimales de l'OACI établies dans l'Annexe 8, la Communauté a décidé d'introduire des exigences plus strictes car elle a considéré que les normes de navigabilité actuelles de l'OACI ne suffisent pas à assurer un niveau de protection adéquat pour les citoyens. Les exigences essentielles énoncées dans l'annexe I du règlement 1592/2002 garantissent la conformité aux normes de l'OACI, alors que la réciprocité n'est pas forcément vraie. Cela peut impliquer que les aéronefs qui ne sont pas conformes aux exigences essentielles de la Communauté mais qui sont néanmoins conformes aux normes de l'OACI, ne seront pas restreints dans la liberté de circulation dont ils bénéficient en vertu de la Convention de Chicago et, le cas échéant, des accords bilatéraux de services aériens. C'est le cas des aéronefs couverts par la mesure envisagée, puisqu'ils se sont vu délivrer un certificat de navigabilité standard par un certain nombre d'États contractants de l'OACI et que personne n'a contesté leur conformité aux normes OACI applicables. Pour éviter tout malentendu, les certificats restreints mentionneront que les aéronefs sont conformes aux normes OACI. Cela devrait être accepté par tous les États contractants de l'OACI car il serait discriminatoire que le même type d'aéronef soit traité différemment selon qu'il est immatriculé dans un État membre de l'UE ou dans des États contractants de l'OACI.

19. S'agissant du maintien de la navigabilité, les aéronefs possédant un certificat de navigabilité restreint sont soumis aux dispositions du règlement de la Commission n° 2042/2003 relatives à la maintenance des aéronefs (Partie M). Il leur sera donc délivré un certificat d'examen de navigabilité, dont la validité devra être conforme aux dispositions applicables de ce règlement. Il convient de noter que parmi les aéronefs en question, ceux de grande taille et ceux impliqués dans le transport aérien commercial devraient déjà être conformes à ces dispositions et que, malheureusement, faute de données de définition, les agréments visés à la Partie 145 et les licences visées à la Partie 66 n'ont pu leur être délivrés. En conséquence, ces aéronefs volent de façon illégale. Il en sera de même pour tous les autres aéronefs lorsque la Partie M deviendra pleinement effective le 28 septembre 2008. Des travaux sont donc actuellement effectués en parallèle par l'Agence et par certains des États membres les plus affectés afin de trouver une solution sur la base des dispositions de l'article 10, paragraphes 5 et 6, du règlement de base. Cette dérogation ne concernerait que la maintenance d'un avion An-26, mais elle serait adaptable à d'autres types d'aéronef dans des conditions similaires. Cela devrait permettre aux aéronefs possédant un certificat de navigabilité restreint délivré conformément à la mesure envisagée, d'être entretenus correctement dans un environnement suffisamment contrôlé.
20. En préparant la modification du règlement n° 1702/2003 de la Commission requise pour refléter la mesure décrite ci-dessus, l'Agence a réalisé que le texte de l'article modifié, qui est déjà difficile à comprendre, deviendrait trop complexe si on ne profitait pas de l'occasion pour le restructurer. Elle a également jugé bon de clarifier l'interprétation à donner à la première phrase du paragraphe 2.3. car certains aéronefs ont été conçus à une époque où le

concept de certificat de type n'existait pas. Il semble normal qu'ils bénéficient d'une clause de droit acquis pour leur définition approuvée, dans la mesure où le certificat de navigabilité qui leur a été délivré à l'époque a la même valeur qu'un certificat de type. La modification jointe du règlement a pour objet de réaliser ces objectifs sans compromettre pour autant l'intention initiale du législateur, à savoir permettre la poursuite de l'exploitation des aéronefs qui ne peuvent pas être intégrés autrement dans le système de l'EASA. Il convient néanmoins de noter que les dispositions ou les paragraphes 10 et 11 de l'article 2 vont être supprimés car ils ne sont valables que jusqu'au 27 mars 2007.

21. Grâce aux commentaires reçus sur le concept des «spécifications de navigabilité particulières», l'Agence a réalisé qu'une certaine confusion émanait du fait que les termes des Parties 21A.173(b)(2) et 21A.184 ne reflètent pas correctement les dispositions de l'article 5, paragraphe 3, point b), et de l'article 15, paragraphe 1, point b), du règlement de base car ils mentionnent que les «spécifications de certification particulières» sont la base des certificats de navigabilité restreints. Il s'agit de toute évidence d'une erreur rédactionnelle qui doit être corrigée en modifiant ces dispositions de la Partie 21.

IV. Évaluation d'impact réglementaire

22. L'évaluation d'impact réglementaire figurant dans la NPA 17 a identifié cinq options potentielles pour traiter le sujet en question. Leur faisabilité en tenant compte des contraintes de temps a fait l'objet de plusieurs discussions, à l'issue desquelles il a été convenu que seules deux d'entre elles étaient réalisables: celle décrite ci-dessus et la stratégie de l'immobilisme. Sur la base de l'évaluation détaillée figurant dans la NPA, qui n'a été contestée par aucun des commentaires reçus, l'Agence conclut que la stratégie de l'immobilisme n'est pas réalisable. Ses effets négatifs sur les plans économique, social et international sont nettement plus importants que ses quelques avantages potentiels sur le plan de la sécurité et de l'environnement. Elle estime donc qu'une mesure basée sur une clause de droits acquis permettant la poursuite de l'exploitation des aéronefs concernés dans le cadre des certificats de navigabilité restreints constitue la meilleure solution à condition de prévoir des garde-fous contre la prolifération des aéronefs de conception soviétique dans la flotte des États membres et d'encourager l'intégration de ces types d'aéronef dans le système réglementaire de l'EASA. Tel est l'objectif de la modification apportée au règlement de la Commission jointe à cet avis.

Cologne, le 30 janvier 2007

P. GOUDOU
Directeur exécutif

Aéronefs de conception soviétique soumis à la Partie 21

Cette liste inclut des types d'aéronef pour lesquels les États membres ont délivré des certificats de navigabilité ou des autorisations de vol. Elle a été établie sur la base des informations mises à la disposition de l'Agence; il ne s'agit pas d'un document officiel engageant l'Agence.

Il convient de noter que seuls les aéronefs possédant un certificat de navigabilité tel que défini dans la Partie 21 (cette définition exclut les certificats de navigabilité restreints), pourraient bénéficier de la mesure décrite dans le présent avis.

Aéronefs de transport de grande taille

- Antonov
 - An-24
 - An-24B
 - An-26
 - An-26B
 - An-28
 - An-72-100
 - An-72-100D
 - An-74
 - An-74-200
 - An-74-TK-100
- Tupolev
 - Tu-154M
- Yakovlev
 - Yak-40

Aéronefs à voilure tournante

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

Aviation générale

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

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

* Selon les dossiers de l'EASA, ces aéronefs possèdent seulement un certificat de navigation restreint ou une autorisation de vol délivré(e) par les États membres.