



AVIS N° 03/2008

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 1^{er} septembre 2008

en vue de l'adoption d'un règlement de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil 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

« CPEA/7 mise en œuvre »

I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif de suggérer à la Commission de modifier l'article 6 du règlement (CE) n° 216/2008¹ (le règlement de base). Les motifs de cette activité de réglementation sont exposés ci-après.
2. Le présent avis a été adopté, conformément à la procédure prévue par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'Agence)², dans le respect des dispositions de l'article 19 du règlement de base.

II. Consultation

3. Le projet d'avis en vue de l'adoption d'un règlement de la Commission modifiant le règlement de base (Notification de proposition d'amendement – NPA n° 2008-02) a été publié sur le site internet de l'Agence le 20 mars 2008.
4. À la date limite du 1^{er} mai 2008, l'Agence avait reçu 3 commentaires émanant de 3 autorités nationales de l'aviation.
5. Tous les commentaires reçus ont été pris en considération et intégrés dans un document de réponses aux commentaires (DRC), qui a été publié sur le site internet de l'Agence le 26 juin 2008 en vue de sa consultation pendant deux mois. Ce DRC contient une liste de toutes les personnes et/ou organisations qui ont livré des commentaires et les réponses de l'Agence. Une seule réaction a été reçue en réponse au DRC. Cette réaction étant favorable au DRC, aucune modification n'était dès lors requise.
6. Tous les commentaires reçus sont favorables à l'incorporation des amendements de l'OACI dans le droit communautaire et aux rectifications qui en découlent de l'article 6 du règlement de base et des CS/36, conformément à la proposition de l'Agence.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

7. Le présent avis vise à modifier l'article 6 du règlement de base, à mettre à jour la référence à la dernière édition de l'annexe 16. La teneur de ces amendements est expliquée ci-dessous.

Amendement 9 relatif à l'annexe 16, volume I à la convention de Chicago

8. L'amendement 9 de Normes et pratiques recommandées internationales, protection de l'environnement – Bruit des aéronefs (Annexe 16, Volume I à la Convention relative à l'aviation civile internationale) a été adopté par le Conseil de l'OACI lors de la quatrième réunion de sa 183^e session tenue le 7 mars 2008. Le Conseil de l'OACI a prescrit que l'amendement prenne effet, à l'exception de toute disposition envers laquelle une majorité des Etats contractants auraient notifié leur désaccord avant le 20 juillet 2008. Dans la mesure où il prend effet, l'amendement 9 sera applicable le 20 novembre 2008. Ces décisions ont été notifiées aux Etats contractants de l'OACI par lettre aux Etats de l'OACI AN 1/61.2, datée du 28 mars 2008.

¹ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 28 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;3;2008, p.1).

² Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure). CA EASA 08-2007, 13.06.2007.

9. L'objectif de l'amendement 9 relatif à l'Annexe 16, Volume I, à la convention de Chicago consiste à clarifier les problèmes administratifs et techniques résultant de la mise en œuvre des programmes de démonstration et des documents d'orientation associés pour la certification du bruit des aéronefs. Certains problèmes administratifs et techniques résultant de l'amendement 9 sont décrits de manière plus détaillée dans les paragraphes suivants.

Modifications des dispositions concernant l'application

10. L'amendement 8 relatif à l'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago a remplacé l'expression utilisée antérieurement « certificat de navigabilité pour le prototype » par les mots « certificat de type » au volume I, chapitre 1^{er} (dispositions administratives). Cette modification reflétait l'usage courant et a aligné l'annexe 16, volume I, sur les autres documents de l'OACI. En conséquence de quoi, l'amendement 9 vise à apporter la même modification dans l'ensemble de l'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago. Il convenait cependant de retenir la notion d'originalité contenue dans le terme « prototype » déjà employé dans ce document; pour ce faire, une modification mineure du paragraphe 1.10 du chapitre 1^{er} a été insérée dans l'amendement 9 en vue de rétablir les règles relatives à l'applicabilité dans leur signification initiale. Cette modification renvoyait à la demande par l'Etat de conception et était par conséquent conforme aux dispositions en matière d'applicabilité utilisées dans l'annexe 8 de la convention de Chicago.
11. Pour être encore mieux alignées avec l'annexe 8 à la convention de Chicago, les dispositions relatives à l'application de l'amendement 9 de l'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago renvoient désormais à la date de présentation de la demande plutôt qu'à la date d'acceptation de la demande.

Définitions relatives aux vitesses du vent

12. Jusqu'à présent, les définitions des différentes limites de vitesse du vent mentionnées à l'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago étaient ambiguës et incompatibles. Il était particulièrement important de clarifier cet aspect, étant donné que le dépassement des limites de vitesse du vent est un motif fréquent nécessitant la suspension d'essais de certification du bruit extrêmement coûteux. Les différences dans la mise en œuvre technique résultant d'ambiguïtés et d'incohérences étaient susceptibles de causer des disparités considérables dans le coût de la certification du bruit parmi les différents demandeurs et des différences dans la répétabilité et la précision des résultats. Grâce au recours aux documents d'orientation publiés par l'Organisation météorologique mondiale et à des conseils de la section Météorologie de l'OACI, l'amendement 9 de l'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago instaure des dispositions créant un ensemble de spécifications techniquement cohérent et bien défini.

Mise à jour des références de la CEI

13. L'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago contient des références à plusieurs normes de la Commission électrotechnique internationale établissant des spécifications pour les équipements utilisés dans la certification du bruit des aéronefs. Au fil des années, ces spécifications ont été mises à jour par la CEI en vue de refléter les progrès de l'électronique et des techniques de fabrication et de mesure. Une référence aux normes les plus récentes de la CEI a été insérée par l'amendement 9 relatif à l'annexe 16, volume I, à la convention de Chicago.

Amendement 6 relatif à l'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago

14. L'amendement 6 relatif à Normes et pratiques recommandées internationales, Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation (Annexe 16, Volume II, à la convention relative à l'aviation civile internationale) a été adopté par le Conseil de l'OACI lors de la quatrième réunion de sa 183^e session tenue le 7 mars 2008. Le Conseil de l'OACI a prescrit que l'amendement prenne effet, à l'exception de toute disposition envers laquelle une majorité des États contractants auraient notifié leur désaccord avant le 20 juillet 2008. Dans la mesure où il prend effet, l'amendement 6 sera applicable le 20 novembre 2008. Ces décisions ont été notifiées aux États contractants de l'OACI par lettre aux États de l'OACI AN 1/62.2-08/21, datée du 2 avril 2008.
15. L'amendement 6 relatif à l'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago concerne des questions administratives et techniques, concernant essentiellement la modernisation des programmes de démonstration et les documents d'orientation relatifs à la certification des moteurs. Certains problèmes administratifs et techniques résultant de l'amendement 6 sont décrits de manière plus détaillée dans les paragraphes suivants.

Examen des corrections actuelles des émissions gazeuses par rapport aux conditions du jour de référence

16. Un certain nombre de problématiques ont été mises en évidence par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CPEA) dans le passé concernant les aspects suivants :
 - 1) dans l'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago, la terminologie relative aux corrections par rapport aux conditions de référence des moteurs et aux conditions atmosphériques de référence n'est pas compatible avec celle concernant les conditions atmosphériques de référence ;
 - 2) les termes utilisés pour les corrections de l'humidité n'étaient pas clairs, et
 - 3) plusieurs termes apparemment équivalents étaient utilisés pour décrire le réglage de la poussée.

En vue de remédier à ces incohérences, l'amendement 6 de l'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago

- 1) contient un texte révisé afin de spécifier clairement les corrections applicables au moteur type de référence et aux conditions atmosphériques de référence,
- 2) instaure une distinction nette entre les deux termes utilisés pour l'humidité, et
- 3) emploie le terme « atterrissage et décollage » (CAD) pour faire référence aux points spécifiques du cycle CAD tout en utilisant le terme « réglage de la poussée » pour renvoyer aux conditions d'utilisation non spécifiques.

Examen des normes actuelles en matière de spécification du carburant

17. Un examen de la disponibilité du carburant répondant à la spécification a indiqué que les carburants généralement disponibles ne respectent pas un certain nombre de limites édictées dans la spécification. Toutefois, modifier la spécification en vue d'englober tous les types de carburants disponibles aurait un effet sur la rigueur. Par conséquent, l'amendement 6 relatif à l'annexe 16, volume II à la convention de Chicago permet de déroger aux normes des spécifications en matière de carburant auxquelles s'appliquent les corrections convenues. Les modifications apportées à l'amendement 6 réduiront les

coûts de la certification en permettant aux fabricants d'utiliser des carburants disponibles sur le plan local, sous réserve de l'application de corrections acceptables en vue d'éliminer tout effet sur les résultats de l'essai. Sans cette modification, il est très probable qu'il sera demandé au Comité des émissions de moteurs d'aviation de modifier la spécification relative au carburant sur une base régulière en vue de tenir compte des fluctuations futures dans l'approvisionnement en carburant.

Amendements visant à autoriser l'utilisation de matériaux autres que l'acier inoxydable pour la sonde de prélèvement

18. Le prélèvement des émissions derrière les turbomachines modernes nécessite l'utilisation de sondes fabriquées dans des matériaux capables de résister aux contraintes thermiques et structurelles imposées pendant l'utilisation à haute puissance. L'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago définit les spécifications pour la fabrication des sondes, et jusqu'à présent, le seul matériau spécifié était l'acier inoxydable. Des essais de certification récents de moteurs de technologie de pointe au moyen des sondes en acier inoxydable spécifiées dans l'annexe 16, volume II à la convention de Chicago, se sont heurtés à des problèmes concernant le matériel de prélèvement, qui ont à leur tour entraîné des retards coûteux dans les programmes d'essais. En vue de remédier à ce problème, des sondes fabriquées dans des matériaux plus résistants ont été utilisées au lieu de l'acier inoxydable après que les fabricants, en coopération avec les services de certification, aient démontré que la précision des mesures d'émissions n'avait pas été compromise. L'amendement 6 relatif à l'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago, insère par conséquent un texte permettant aux fabricants de réaliser des sondes pour la mesure des émissions dans des matériaux présentant une résistance adéquate à la température, pour autant qu'ils ne soient pas réactifs.

Impact sur la réglementation de l'Agence

19. Le règlement de base définit les spécifications essentielles pour la protection environnementale en renvoyant à l'annexe 16 à la convention de Chicago. L'article 6, paragraphe 2, spécifie que lorsque la convention de Chicago est amendée, l'adaptation peut être effectuée conformément à la procédure prévue à l'article 65, paragraphe 3, du même règlement, en vue d'harmoniser de manière appropriée les spécifications essentielles en matière de protection de l'environnement avec les normes concernées de l'OACI.

20. Bien qu'aucune recommandation explicite concernant la rigueur des spécifications relatives au bruit et aux émissions n'ait été formulée dans l'amendement 9 de l'annexe 16, volume I, et dans l'amendement 6 de l'annexe 16, volume II à la convention de Chicago, ces amendements, comme exposé ci-dessus, comblent des lacunes et contribuent à garantir l'égalité de traitement pour tous les demandeurs. Etant donné que certains de ces changements affectent la formulation de ces spécifications proprement dites, il est nécessaire de transposer ces améliorations de l'annexe 16 à la convention de Chicago dans la législation communautaire. Le présent avis propose une telle adaptation après l'adoption de l'amendement 9 de l'annexe 16, volume I, et de l'amendement 6 de l'annexe 16, volume II, à la convention de Chicago.

21. L'Agence a étudié une référence aux derniers amendements de l'annexe 16, volumes I et II, à insérer à l'article 6, paragraphe 1, du règlement de base et à conclure que ce texte, tel qu'il est présenté, pourrait soulever des questions quant à savoir si seules les spécifications des derniers amendements ou les spécifications de tous les chapitres de l'annexe 16 sont applicables. L'Agence envisage par conséquent de proposer un nouveau libellé de l'article 6, paragraphe 1, du règlement de base (voir Appendice : Proposition de modification du règlement).

IV. Évaluation d'impact réglementaire

Sécurité

22. Aucun impact sur la sécurité n'est attendu de ces mesures.

Économie

23. Un impact économique positif est escompté. En adhérant aux normes adoptées par l'OACI, les aéronefs et produits immatriculés dans l'Union européenne seront plus facilement acceptés dans différentes parties du monde. La réduction associée de la charge administrative pour l'industrie engendrée par l'adoption des amendements de l'OACI sans changement devrait avoir un effet économique positif.

Environnement

24. Il est escompté que les amendements tels que convenus au sein de l'OACI auront un effet positif sur l'environnement et estimé que les changements introduits dissipent des ambiguïtés, apportent la clarté, constituent une actualisation par rapport aux évolutions techniques les plus récentes, et introduisent des spécifications cohérentes et bien définies.

Social

25. Ces mesures ne devraient pas avoir d'autre impact, sur le plan social, que celui découlant indirectement de l'atténuation des effets environnementaux néfastes de l'aviation sur l'environnement.

Harmonisation mondiale

26. Il ne sera garanti que les réglementations communautaires sont compatibles avec l'ensemble des règles mondiales adoptées par l'OACI qu'à condition que les amendements adoptés au sein de l'OACI soient adoptés sans modification.

Autres spécifications relatives à l'aviation ne relevant pas du mandat de l'Agence

27. Il est prévu que les amendements seront adoptés sans modification par d'autres autorités de l'aviation dans le monde.

Résumé et évaluation finale

28. Sur la base des éléments exposés ci-avant et de la décision adoptée par l'OACI après des discussions approfondies, il est recommandé d'adopter les amendements.

Cologne, le 1^{er} septembre 2008.

P. GOUDOU
Directeur exécutif