



AVIS n° 06/2008

DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE

du 10 octobre 2008

pour un règlement de la Commission modifiant le 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

ET

pour un règlement de la Commission modifiant le 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

«Formulaire 1 de l' EASA: Certificat d'autorisation de mise en service»

I. Informations générales

1. Le présent avis a pour objet de proposer à la Commission de modifier:
 - l'annexe (Partie 21) du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission¹ (ci-après «Partie 21»), et notamment son appendice I, «formulaire 1 de l'EASA: Certificat d'autorisation de mise en service»;
 - l'annexe I du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission² (ci-après «Partie M»), et notamment son appendice II, «formulaire 1 de l'EASA»;
 - et l'annexe II du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission (ci-après «Partie 145»), et notamment son appendice I, relatif au formulaire 1 de l'EASA.
2. Le présent avis a été adopté, suivant la procédure spécifiée 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 (dénommé ci-après «le règlement de base»).

II. Consultation

3. La notification de proposition d'amendement (NPA) 2007-13⁵, qui contenait le projet d'avis pour un règlement de la Commission modifiant la Partie 21, la Partie M et la Partie 145, a été publiée sur le site web de l'Agence le 12 septembre 2007.
4. À la date de clôture, soit le 12 décembre 2007, l'Agence avait reçu 171 commentaires de la part de 25 autorités nationales, organisations professionnelles et sociétés du secteur privé.
5. Tous les commentaires reçus ont été pris en considération et incorporés dans un document de réponse aux commentaires (DRC), qui a été publié sur le site web de l'Agence le 24 juillet 2008. Ce DRC comporte une liste de toutes les personnes et organisations ayant émis des commentaires ainsi que les réponses de l'Agence.
6. Quatre réactions au DRC émanant de deux commentateurs ont été reçues avant le 25 septembre 2008.

Les réactions concernant les moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation, qui n'entrent pas dans le cadre du présent avis, seront examinées ultérieurement dans le cadre de la décision de l'Agence relative à la modification de ces documents. Les réactions liées à l'objet du présent avis (proposition de modification des règles d'application) sont examinées ci-après.

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, 27.9.2003, p. 6), modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 287/2008 du 28 mars 2008 (JO L 87, 29.3.2008, 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, 28.11.2003, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission (JO L 94, 4.4.2007, 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 (procédure d'élaboration de la réglementation), EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

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).

⁵ Voir les archives relatives à l'élaboration de la réglementation à l'adresse suivante: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

L'une des réactions au DRC a été de proposer le maintien en l'état des instructions de remplissage pour la case 4 du formulaire 1 de l'EASA, intitulée «Nom et adresse de l'organisme agréé». Les nouvelles instructions proposées dans le présent avis ne requièrent plus l'ajout d'une deuxième adresse lorsque le lieu de fabrication n'est pas mentionné sur le certificat d'agrément de l'organisme agréé. Ce pourrait être le cas, par exemple, lorsque les pièces sont fabriquées par un fournisseur. L'Agence n'est pas d'accord avec cette suggestion pour la raison suivante. La suppression de la deuxième adresse dans la case 4 a été amplement débattue lors des réunions du groupe de rédaction. Le groupe de rédaction a conclu que le nom et l'adresse de l'organisme agréé suffiraient pour identifier l'organisme responsable de l'émission du formulaire 1 de l'EASA et assurer la traçabilité des pièces et équipements. L'Agence est d'accord avec cette conclusion.

Une deuxième suggestion porte sur une modification du M.A.802 «certificat de remise en service d'élément d'aéronef» destinée à rappeler qu'un formulaire 1 de l'EASA ne constitue pas une autorisation d'installation. L'Agence n'est pas d'accord pour effectuer cette modification puisque le formulaire 1 de l'EASA contient déjà cette précision sous l'intitulé «Responsabilités de l'utilisateur/installateur».

La dernière réaction concerne la suppression de la case 9 du formulaire 1 de l'EASA, «Admissibilité», qu'il est proposé de maintenir en l'état mais avec la mention «réservé» afin de limiter l'impact de cette suppression qui nécessite un changement de numérotation des autres cases. Ce point a également été amplement débattu lors des réunions du groupe de rédaction, et un large consensus en faveur de la suppression de la case 9 a été atteint par les industriels et les autorités du monde entier. Il a été jugé que le maintien de la case 9 créerait probablement une ambiguïté entre la nouvelle version et la version existante du formulaire 1 de l'EASA, dont l'aspect serait similaire malgré des instructions de remplissage différentes. Par ailleurs, aucun commentaire défavorable n'a été reçu sur cette question au stade de la consultation publique (NPA). L'Agence estime que la case 9 devrait être supprimée.

Un examen plus approfondi effectué par l'Agence a mis en évidence des incohérences textuelles mineures entre l'appendice I de la Partie 21, l'appendice II de la Partie M et l'appendice I de la Partie 145, qui ont été corrigées.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

7. L'objet du présent avis est de modifier le certificat d'autorisation de mise en service (ci-après le «formulaire 1 de l'EASA») et ses instructions de remplissage qui figurent dans la Partie 21, la Partie M et la Partie 145. Le contenu de ces modifications est expliqué ci-dessous.
8. Le contenu et la forme des divers certificats d'autorisation de mise en service [par ex.: formulaire 1 de l'EASA, formulaire 8130-3 de la *Federal Aviation Administration* (FAA), formulaire 24-0078 de Transport Canada, formulaire brésilien SEGVOO 003] ont été harmonisés. Cependant, les instructions de remplissage de ces formulaires n'avaient jamais été harmonisées, ce qui entraînait des différences d'interprétation concernant certaines informations mentionnées sur les formulaires, lesquelles engendraient à leur tour quelques difficultés au niveau de l'acceptation de ces formulaires.
9. Divers problèmes et diverses questions concernant ces certificats d'autorisation de mise en service se sont également accumulés depuis le dernier examen. L'EASA, la FAA, Transport Canada et diverses autres autorités de l'aviation ont donc examiné le

certificat d'autorisation de mise en service, son utilisation et les instructions y afférentes. Cet examen a porté en particulier sur les points suivants:

- Nette distinction entre le formulaire 1 de l'EASA utilisé pour des pièces neuves (production) et celui utilisé pour des pièces usagées (entretien).
 - Harmonisation des instructions de remplissage avec celles des autres autorités de l'aviation, tout en reconnaissant que certains termes ne seront utilisés qu'unilatéralement.
 - Utilisation d'un formulaire 1 de l'EASA électronique.
 - Contrôle des copies du formulaire 1 de l'EASA.
 - Utilité de la case 9 «Admissibilité».
10. L'EASA, dont l'objectif est de parvenir à un degré élevé d'harmonisation avec les autres autorités de l'aviation et à l'acceptation du certificat d'autorisation de mise en service à l'échelle mondiale, a donc constitué un groupe de rédaction. Ce groupe a coopéré avec l'initiative «Global Manufacturing Initiative» (GMI), à laquelle ont participé des représentants des autorités de l'aviation et de l'industrie de régions autres que l'Europe. Cette coopération s'est traduite par une proposition concernant le contenu d'un formulaire général, son agencement, les instructions de remplissage et les critères d'acceptation aux fins de l'utilisation facultative de certificats d'autorisation de mise en service électroniques. Cette proposition a servi de fondement à la NPA 2007-13 de l'EASA et au projet de procédures 8130.21 de la FAA. Il y a lieu de penser que d'autres autorités de l'aviation s'en inspireront également lors de la modification de leur réglementation. La consultation publique lancée à travers la NPA de l'EASA et la consultation interne relative aux procédures de la FAA ont suscité des commentaires qui ont été examinés par le groupe de rédaction de l'EASA et par la FAA. Le formulaire 1 de l'EASA et les instructions de remplissage figurant dans le DRC 2007-13 traduisent donc un degré d'harmonisation élevé répondant à l'objectif poursuivi.
11. Pour permettre une mise en œuvre harmonieuse des modifications suggérées dans le présent avis, l'Agence propose une période de transition d'une année à compter de l'entrée en vigueur des modifications apportées aux règles d'application. Au cours de cette période de transition, la version existante et la nouvelle version du formulaire 1 de l'EASA pourront toutes deux être utilisées. Tout formulaire 1 de l'EASA émis après cette période devra être conforme aux nouvelles règles. Les deux versions du formulaire 1 de l'EASA émises avant l'expiration de la période de transition demeureront valides au regard des Parties 21A.307, M.A.501 et 145.A.42 pour l'installation des éléments spécifiés dans le formulaire.
12. Le présent avis concerne exclusivement les modifications que l'Agence propose d'apporter aux règlements de la Commission applicables (Partie 21, Partie M et Partie 145). Les moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation y afférents, qui ont fait l'objet d'une présentation détaillée dans la NPA 2007-13 et le DRC, seront publiés par l'Agence après l'adoption par la Commission des modifications des règles d'application susmentionnées. L'Agence considère lesdits moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation comme des éléments importants pour l'amélioration de la compréhension des modifications proposées.
13. L'annexe I du règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission, et notamment son appendice II «formulaire 1 de l'EASA» (Partie M), est harmonisée avec les modifications apportées aux instructions de remplissage proposées par l'avis n° 02/2008.

IV. Évaluation de l'incidence réglementaire

14. Objet et effet escompté

Le présent avis vise à :

- Présenter une version révisée du formulaire 1 de l'EASA et des instructions de remplissage, plus claire que la version actuelle et caractérisée par un degré élevé d'harmonisation avec le certificat d'autorisation de mise en service de la FAA dans sa version modifiée à venir. D'autres autorités de l'aviation devraient apporter des modifications similaires à leurs certificats d'autorisation de mise en service, ce qui contribuera à une meilleure harmonisation au niveau mondial.
- Supprimer la case 9 qui contient les informations relatives à l'admissibilité des éléments mis en service avec un formulaire 1 de l'EASA. La suppression de ces informations sur le formulaire 1 de l'EASA élimine tout risque d'incohérence avec les données d'installation approuvées.
- Éliminer des instructions de remplissage toute formulation spécifique qui fait obstacle à la mise en place d'une version électronique du formulaire 1 de l'EASA.

15. Portée et secteurs concernés

Le formulaire 1 de l'EASA et les certificats d'autorisation de mise en service équivalents sont utilisés dans le cadre de la plupart des dispositifs réglementaires aux fins de la mise en service de pièces et équipements aéronautiques. Ces formulaires sont utilisés par des milliers d'organismes de production et de maintenance dans le monde entier. Les autorités de l'aviation, les organismes de production et les organismes de maintenance sont donc concernés.

16. Options

Les options identifiées consistent soit à maintenir les règles et le formulaire 1 de l'EASA en leur état actuel, soit à évoluer vers un degré accru d'harmonisation au niveau mondial en modifiant le formulaire 1 de l'EASA conformément à la proposition.

17. Incidences

Une harmonisation renforcée des différents systèmes réglementaires relatifs aux certificats d'autorisation de mise en service est jugée bénéfique car elle permettra d'appréhender de façon homogène l'utilisation et la signification des données figurant sur lesdits certificats. L'adoption de la proposition d'amendement du formulaire 1 de l'EASA, accompagnée d'instructions de remplissage améliorées facilitant la compréhension du formulaire, devrait avoir un impact économique positif considérable en empêchant le rejet ou le blocage inutile d'éléments certifiés conformément au cadre juridique. Elle devrait en outre avoir un effet positif sur la sécurité en réduisant le risque d'informations ambiguës ou contradictoires. L'échange électronique de données relatives au formulaire 1 de l'EASA aura également une incidence économique positive grâce à la réduction des frais de traitement et du temps consacré à l'administration.

Cologne, le 10 octobre 2008

P. GOUDOU
Directeur exécutif