



AVIS N° 03/2009

DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

du 7 décembre 2009

pour un règlement de la Commission portant modification du 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

« Certificats de type restreints et certificats de navigabilité restreints »

I. Généralités

1. Le présent avis a pour objectif de suggérer à la Commission de modifier le règlement (CE) n° 1702/2003¹ de la Commission et son annexe (ci-après, la Partie-21) en y incluant des exigences plus précises et améliorées pour la délivrance de certificats de type restreints (R-TC) et de certificats de navigabilité restreints (R-CoA).
2. L'avis a été adopté selon la procédure spécifiée par le conseil d'administration² de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après, l'Agence), conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008³ (ci-après, le « règlement de base »).

II. Consultation

3. L'avis de proposition de modification (*Notice of Proposed Amendment (NPA)* 2008-06⁴ contenant le projet d'avis concernant un règlement de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 a été publié sur le site Internet de l'Agence le 10 avril 2008.
4. À la date butoir du 10 juillet 2008, l'Agence avait reçu 120 commentaires émanant de 24 autorités nationales, organismes professionnels et entreprises privées.
5. Accusé de réception a été donné concernant la totalité des commentaires reçus et ceux-ci ont été intégrés dans un document de réponse aux commentaires (DRC), qui a été publié le 21 août 2009 sur le site Internet de l'Agence. Ce DRC comporte une liste de l'ensemble des personnes et/ou des organismes ayant transmis des commentaires et des réponses à l'Agence.
6. Le NPA 2008-06 visait principalement à préciser et améliorer les exigences concernant la délivrance de R-TC et de R-CoA. Le NPA décrit tous les cas dans lesquels un R-CoA peut être délivré. Cela inclut les cas pour lesquels, dans un passé récent, des autorisations de vol permanentes ont été émises conformément aux dispositions de la Partie 21A.701(15). Cette option de la Partie-21 a été considérée comme étant une mesure transitoire, jusqu'à ce que les règles des R-CoA soient améliorées, de telle sorte qu'elles puissent aussi être appliquées à cette catégorie d'aéronefs. Le NPA a par conséquent envisagé d'abroger la disposition prévue au point 21A.701(15).
7. De nombreux commentaires défavorables ont été émis concernant la suppression de l'option relative aux autorisations de vol prévues par la Partie 21A.701(15) par la communauté de propriétaires d'aéronefs qui volent actuellement sur la base d'une autorisation de vol permanente, ainsi que par les autorités aéronautiques nationales.
8. L'Agence reconnaît que l'impact de la mesure proposée ne peut être pleinement évalué sans disposer des résultats finaux du NPA 2008-07 (« Processus ELA »,

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).

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

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant les 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).

⁴ Voir *Rulemaking Archives* sur http://www.easa.europa.eu/ws_prodr/r/r_archives.php.

« Changements et réparations standard » et « Spécifications de certification pour les avions légers de sport ») et que la suppression de l'option relative à l'autorisation de vol permanente pourrait avoir pour résultat le maintien au sol de certains avions.

L'Agence a par conséquent décidé de retirer de ce NPA les changements proposés des points 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325, ainsi que ceux qui y sont associés concernant la Partie-21 (AMC et GM).

9. Nonobstant ce qui précède, l'Agence reste d'avis que l'autorisation de vol ne constitue pas le certificat de navigabilité adéquat pour les aéronefs qui volent fondamentalement en permanence dans la même configuration et les mêmes circonstances que celles exposées dans la note explicative au NPA.
10. L'Agence entend par conséquent initier une nouvelle tâche de réglementation (« *rulemaking task* ») consacrée aux exigences initiales et de maintien de la navigabilité, ainsi qu'aux certificats adéquats pour les aéronefs concernés. Une telle tâche de réglementation pourra tenir compte comme il se doit de la nouvelle situation réglementaire à la suite de la mise en œuvre du NPA 2008-07, ainsi que des problèmes spécifiques des aéronefs qui volent actuellement grâce à une autorisation de vol permanente.
11. En réponse à d'autres commentaires, l'Agence a introduit dans le projet de modification de nouvelles dispositions permettant un transfert aisé pour un aéronef d'un CoA normal à un R-CoA, au cas où le type en cause deviendrait « orphelin ». Cela ne résoudra cependant pas les problèmes de maintien de la navigabilité, tels qu'ils sont décrits par de nombreux commentateurs, comme c'est le cas de la disponibilité de pièces détachées dûment certifiées.
12. Les décisions susmentionnées ont toutes été reflétées dans le DRC, qui a été publié avec les textes réglementaires résultant de l'incorporation des commentaires.
13. À la date du 8 juin 2009, quatre réactions de trois commentateurs avaient été reçues concernant le CRD. Aucune de ces réactions n'a mené l'Agence à apporter des modifications supplémentaires à ses propositions.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

14. Le présent avis propose la modification de la Partie-21, en particulier des dispositions ayant trait à la délivrance de R-TC et de R-CoA. La notion de R-CoA est intégrée au règlement de base afin de répondre au problème des aéronefs qui ne peuvent se conformer à toutes les exigences de navigabilité applicables, mais pour lesquels une sécurité adéquate peut cependant être assurée par le biais de restrictions, de limitations et d'autres mesures d'atténuation. Ce concept est également inclus dans la Partie-21, mais en raison d'un manque de temps, aucun ensemble complet et détaillé d'exigences et d'AMC/GM n'a été développé. Le R-CoA est utilisé, dans l'intervalle, pour répondre au problème des aéronefs pour lesquels il n'existe plus de titulaire de certificat de type actif (TC), ainsi que pour ceux qui relèvent de l'Agence qui n'ont pas (encore) reçu de TC de la part de cette dernière. La pratique développée pour ces aéronefs doit être codifiée au sein de la Partie-21.
15. La règle actuellement applicable décrit, d'ores et déjà, deux manières d'obtenir un R-CoA. Elles sont définies de manière plus détaillée et précisées dans le présent avis :
 - *R-CoA fondé sur un R-TC* :
Il est destiné aux aéronefs qui ne se conforment pas à toutes les exigences applicables de navigabilité parce qu'ils sont spécifiquement conçus pour un usage particulier, tel que la pulvérisation agricole, le contrôle des conditions météorologiques, etc.

- *R-CoA fondé sur une approbation de conception attestant de la conformité par rapport à des spécifications de navigabilité particulières délivrées par l'Agence pour le cas spécifique :*

Il est destiné à des aéronefs individuels qui, pour des raisons diverses, ne sont pas en mesure de se conformer aux exigences de navigabilité applicables, mais pour lesquels une sécurité adéquate peut cependant être assurée par le biais de restrictions, de limitations et d'autres mesures d'atténuation. Les exemples pour lesquels cette option est aujourd'hui utilisée sont des aéronefs sans détenteur de TC actif (aéronefs « orphelins ») et des aéronefs conçus dans l'ancienne Union soviétique et pour lesquels l'Agence n'a pas (encore) délivré de TC. De nouvelles dispositions sont proposées permettant le transfert aisé pour un aéronef d'un CoA normal à un R-CoA, au cas où le type en cause deviendrait « orphelin ».

Cet avis prévoit, en outre, l'ajout d'une troisième option :

- *R-CoA fondé sur un TC et un certificat de type supplémentaire restreint (R-STC) :*

Il est destiné aux aéronefs qui disposent déjà d'un certificat normal de navigabilité (CoA) fondé sur un TC normal, mais qui sont modifiés pour un but particulier, comme dans le premier cas ci-dessus. Sans cette nouvelle option, ceux qui se livrent à des modifications sur les aéronefs destinés à des usages particuliers ne pourraient obtenir une approbation qu'en faisant la demande d'un R-TC complètement nouveau. La responsabilité associée à la conception complète de l'aéronef irait probablement au-delà de la capacité du modificateur et cela ne serait pas cohérent avec la manière dont les modifications « normales » de l'aéronef sont traitées selon la sous-partie E.

IV. Évaluation de l'impact réglementaire

16. Il est attendu que la modification ait un impact modérément positif sur la sécurité, étant donné que l'objectif principal de cette mesure réglementaire est de refléter dans les normes la pratique actuelle de l'Agence, ainsi que celle précédemment appliquée par les États membres.

En ce qui concerne les aéronefs orphelins, les responsabilités des divers acteurs seront plus clairement définies, afin de pouvoir disposer d'une vision plus efficace du maintien de la navigabilité. Il est attendu que cela contribue à améliorer la sécurité.

S'agissant des aéronefs de l'ancienne Union soviétique, les conditions de délivrance de spécifications de navigabilité particulières par l'Agence assureront un niveau de sécurité fondamental et cohérent. Seuls les types d'aéronefs qui passeront avec succès l'essai de conformité par rapport aux dites spécifications de navigabilité particulières pourront continuer de voler avec un R-CoA. Il est attendu que cela contribue aussi à améliorer la sécurité.

17. L'impact économique général de la modification devrait être positif.

Tous les aéronefs concernés ont besoin d'un certain type de certificat de navigabilité et dans tous les cas, une approbation de conception par l'Agence est nécessaire, la conformité étant par la suite déterminée par l'État membre d'enregistrement. Cela implique que les honoraires et redevances liés à l'implication de l'autorité seront semblables pour les diverses options.

Le changement automatique et quasiment automatique d'une catégorie de certificat de navigabilité pour un aéronef orphelin allégera la charge administrative et entraînera un impact économique positif. Le changement de catégorie de certificat de navigabilité pour les aéronefs orphelins et de l'ancienne Union soviétique, ainsi que le changement possible des opérations autorisées pour ces aéronefs est la conséquence des exigences qui existent déjà et il n'est pas affecté par la modification.

Les mesures proposées pour éviter que certains types d'aéronef deviennent orphelins auront un impact économique positif car les titulaires de TC pourront tenir à jour leur TC par des moyens relativement simples, ce qui permettra aux plus vulnérables de ces titulaires de TC de rester actifs.

Il est attendu que la nouvelle possibilité des R-STC ait un impact économique modérément positif. Cela permettra aux modificateurs d'aéronefs de limiter leurs efforts de conformité aux conceptions modifiées au lieu d'avoir à faire la demande d'un R-TC complètement nouveau, et de faire la preuve de la conformité avec les exigences les plus récentes pour l'aéronef entier.

18. Equilibre et équité en termes de répartition des impacts positifs et négatifs parmi les secteurs concernés : la plupart des impacts n'affecteront qu'un secteur relativement restreint du monde de l'aviation. Il s'agit là, toutefois, d'une conséquence logique du sujet faisant l'objet du présent NPA : les R-CoA ne sont délivrés que pour les aéronefs à usage particulier ou pour ceux qui ne peuvent répondre à la totalité des exigences de navigabilité pour d'autres motifs. Il est par conséquent inévitable qu'un nombre limité d'entités puissent bénéficier de cette modification.

Cologne, le 7 décembre 2009

P. GOUDOU
Directeur exécutif