



**Avis n° 01/2011**

**DE L'AGENCE EUROPEENNE DE LA SECURITE AERIENNE**

**du 18 mars 2011**

**concernant 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 des produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production**

**ET**

**concernant un règlement de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches**

***«Processus ELA» et «modifications et réparations standard»***

## **Résumé**

Le présent avis affecte principalement l'aviation générale et aborde les questions suivantes:

Il introduit une procédure de certification simplifiée et plus adaptée visant les aéronefs légers européens (European Light Aircraft, ELA). Un postulant à un certificat de type pour un aéronef ELA1 (p.ex., des avions d'une masse inférieure à 1 200 kg) peut recourir à un programme de certification pour démontrer sa capacité de conception. Cette mesure permettra aux petites entreprises de ne plus passer par la procédure administrative lourde et fastidieuse d'obtention d'agrément d'organisme de conception (DOA), et d'accomplir simultanément la procédure de certification. Cette évolution sera bénéfique aux nouveaux postulants à un certificat de type d'aéronef ELA1.

Il introduit le concept de «modifications standard et réparations standard». Grâce à ce nouveau concept, la procédure d'approbation de conception n'est plus nécessaire lorsque les modifications et réparations sont considérées comme standard. À cette fin, une nouvelle spécification de certification (CS) inclura un catalogue de modifications et réparations standard. Le nouveau concept réduira la charge administrative tout en maintenant un niveau élevé de sécurité. Cette règle peut présenter des avantages pour tous les propriétaires/exploitants de petits aéronefs.

En vertu des règles actuelles, le formulaire 1 de l'EASA est une condition préalable pour l'installation de toute pièce de rechange dans un aéronef. Toutefois, certaines pièces et équipements utilisés dans les aéronefs ELA sont produits par des industries non soumises à la réglementation aéronautique. Les fabricants non soumis à la réglementation ne peuvent donc certifier ces pièces à l'aide d'un formulaire 1 de l'EASA. Pour les nouveaux aéronefs, ceci ne pose pas problème parce que l'acceptation des pièces est couverte par l'organisme de production agréé du constructeur de l'aéronef. Toutefois, les pièces de rechange sont en général obtenues directement à la source. Afin de satisfaire à l'obligation de la présence d'un formulaire 1 de l'EASA, ces pièces devront néanmoins être certifiées par des organismes de production agréés, dont la valeur ajoutée n'est pas toujours évidente de prime abord. Le présent avis permet aux propriétaires d'aéronefs ELA d'accepter certaines pièces non critiques en termes de sécurité et de les installer sans formulaire 1 de l'EASA. Cette évolution vise à ramener la charge réglementaire à un niveau proportionnel aux risques de sécurité.

## Généralités

1. Le présent avis vise à proposer à la Commission de modifier le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission<sup>1</sup> (ci-après dénommé «Partie 21») et, en particulier, d'introduire une procédure simplifiée et plus adaptée de certification visant les aéronefs légers européens (European Light Aircraft, ELA). Afin de préserver la cohérence avec la Partie 21, il est également suggéré à la Commission de modifier le règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission<sup>2</sup> et les Parties M et 145 de l'annexe.
2. L'avis a été adopté, suivant la procédure spécifiée par le conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (l'Agence)<sup>3</sup>, conformément aux dispositions de l'article 19 du règlement (CE) n° 216/2008<sup>4</sup> (ci-après dénommé «règlement de base»).

## II. Consultation

3. Ces dernières années, l'activité de l'aviation de loisirs «classique» et le développement du mouvement des aéronefs micro-légers ont subi un ralentissement en Europe. Les réactions de l'industrie et des exploitants suggèrent que le cadre réglementaire appliqué aux aéronefs de loisirs est devenu progressivement trop lourd pour la nature des activités en cause et impose une charge réglementaire importante aux concepteurs et constructeurs de ces types d'aéronefs.
4. L'Agence a créé la tâche de réglementation MDM.032 pour répondre à ces inquiétudes. En raison de l'étendue du champ d'application de la tâche, l'Agence a émis, en 2006, un NPA préalable pour examiner un concept permettant d'améliorer la réglementation de l'aviation générale. Les retours d'information sur ce NPA préalable ont été utilisés par le groupe MDM.032 pour élaborer un concept permettant d'améliorer la réglementation dans l'aviation générale. Ce concept abordait la navigabilité initiale et le maintien de la navigabilité, l'exploitation et l'octroi de licences dans le cadre de l'aviation générale.
5. L'Agence a également pris en considération l'introduction de la règle relative aux aéronefs légers de sport (Light Sport Aircraft, LSA) de la FAA (Federal Aviation Administration), ce qui a fait apparaître une diminution de l'harmonisation entre les réglementations de l'Agence et de la FAA en termes d'aviation de loisirs. La majorité des types de LSA aux États-Unis sont d'origine européenne, mais ne peuvent être exploités légalement dans l'UE que si leur masse au décollage est inférieure à 450 kg (ils relèvent alors de l'annexe II du règlement de base) ou qu'ils ont été certifiés conformément au CS-VLA (Very Light Aeroplane, avion très léger) ou à un code d'un niveau supérieur.

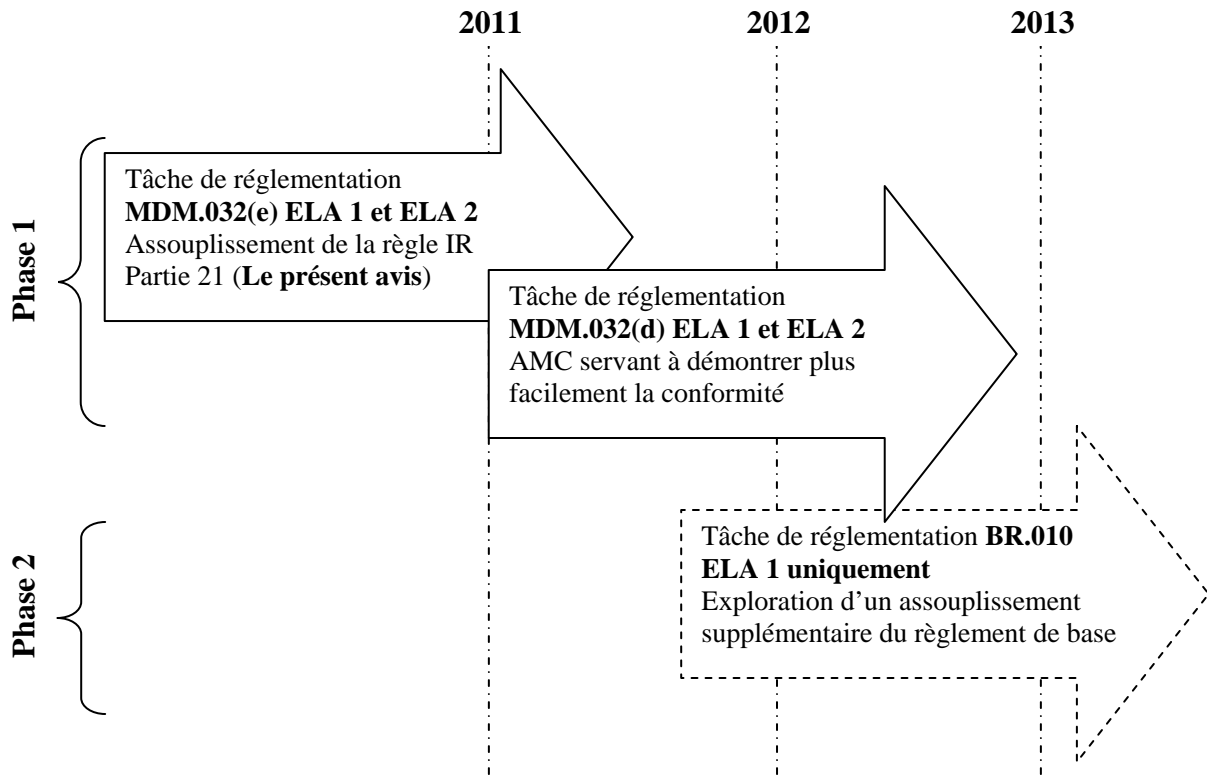
<sup>1</sup> Le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipement associés ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243 du 27.9.2003, p. 6). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1194/2009 du 30 novembre 2009 (JO L 321 du 6.12.2009, p. 5).

<sup>2</sup> 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 modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 962/2010 de la Commission, du 27 octobre 2010 (JO L 281 du 27.10.2010, p. 78).

<sup>3</sup> Décision du Conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission des avis, spécifications de certification et documents d'orientation. CA EASA 08-2007 du 11.06.2007 («Procédure de réglementation»).

<sup>4</sup> 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 du 19.3.2008, p.1). Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 (JO L 309 du 24.11.2009, p. 51).

6. En tant que sous-ensemble du concept visant à améliorer la réglementation de l'aviation générale, plusieurs options relatives à la navigabilité initiale ont été examinées par le groupe MDM.032. Avec la publication du NPA 2008-07 du 18 avril 2008, le groupe a émis les propositions suivantes relatives à la navigabilité initiale:
  - n'apporter aucune modification au champ d'application des aéronefs visés à l'annexe II (en particulier, les aéronefs micro-légers) du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission (ci-après dénommée «Partie 21») et maintenir ces aéronefs hors du champ d'application du règlement.
  - créer un régime de réglementation moins contraignant, fondé sur une nouvelle procédure applicable aux aéronefs légers européens (ELA) et introduire un concept traitant des modifications et réparations standard.
  - scinder ce régime de réglementation plus léger applicable aux ELA en deux procédures:
    - o ELA1, pour les avions, planeurs ou motoplaneurs qui ne sont pas classés comme avions à motorisation complexe, ayant une masse maximale au décollage n'excédant pas **1 200 kg**.
    - o ELA2, pour les avions, planeurs ou motoplaneurs qui ne sont pas classés comme avions à motorisation complexe, ayant une masse maximale au décollage n'excédant pas **2 000 kg**.
7. La nouvelle procédure proposée dans le NPA 2008-07 portant sur les aéronefs ELA consistait en un nouveau processus de réglementation, nettement plus simple, visant les aéronefs et les produits, pièces et équipements associés. Le but était de continuer à délivrer des certificats de type pour le type d'aéronef et des certificats de navigabilité pour les aéronefs individuels. Ceci implique que la nouvelle procédure devait respecter les principes existants de la Partie 21.
8. À la date de clôture du 10 juillet 2008, l'Agence avait reçu 843 commentaires émanant de 79 autorités aéronautiques nationales, organismes professionnels et entreprises privées.
9. De nombreux commentateurs ont évoqué le fait que le NPA ne répondait pas à leurs attentes, c.-à-d., proposer une certification comparable à celle en vigueur aux États-Unis (règle relative aux aéronefs légers de sport, Light Sport Aircraft), qui ne comporte pas d'agrément d'organismes ou dans laquelle la Federal Aviation Administration (FAA) n'est que peu impliquée. Toutefois, ces commentaires provenaient principalement de parties prenantes qui réagissaient dans le cadre de la procédure ELA1.
10. L'Agence a donc proposé une évolution stratégique importante des propositions dans le document de réponse aux commentaires (DRC) relatif au NPA 2008-07, à savoir la réalisation en parallèle d'une phase 2 de réglementation et l'examen, via la tâche de réglementation BR.010, d'un assouplissement supplémentaire du régime de réglementation visant la catégorie d'aéronefs ELA1, pour se rapprocher des règles LSA de la FAA. Pendant ce temps, les propositions du NPA 2008-07 relatives aux aéronefs ELA1 et ELA2 continueraient d'avancer, afin d'introduire dès que possible une simplification de la procédure de certification existante dans le cadre de la Partie 21.



11. L'Agence a décidé de scinder la publication du DRC relatif au NPA 2008-07 aux fins de clarifier cette approche en deux phases et de fournir un récapitulatif complet des discussions, conclusions et du texte proposé à la suite des modifications apportées à la Partie 21 en vue de la simplification de la procédure de certification existante. L'Agence a estimé que, en dépit des réactions négatives envers ce découpage, qui sont également exprimées dans la pièce jointe au présent avis, ce mode de travail a amélioré le processus de consultation sur la stratégie adoptée et a également permis de mettre en place une procédure plus rapide de traitement des modifications à apporter à la Partie 21, énoncées dans le présent avis.
12. Une Partie II séparée du DRC relatif au NPA 2008-07 a été publiée le 25 novembre 2010, où figurent l'ensemble des 843 commentaires, des réponses ainsi que le texte qui en découle, portant sur les nouvelles spécifications de certification proposées pour les avions ELA1 n'excédant pas 600 kg (CS-LSA). La publication de ces nouvelles spécifications CS-LSA, qui reposent sur des normes industrielles également utilisées dans les règles LSA de la FAA, est prévue pour le début 2011.
13. En préparation de la phase 2 (tâche BR.010) proposée par l'Agence, une étude a été menée sur des systèmes de réglementation nationaux visant les aéronefs micro-légers dans un certain nombre d'États membres et sur des données liées à la sécurité. L'objectif est de voir si des leçons peuvent être tirées de ces systèmes de réglementation appliqués à des catégories d'aéronefs proches des avions ELA1. Les résultats de cette étude seront utilisés pour explorer des options dans la tâche BR.010.
14. Les avantages et inconvénients de la direction choisie par l'Agence pour faire progresser les modifications à la Partie 21 proposée dans le présent avis sont les suivants:

- simplification de la procédure de certification existante pour tous les aéronefs de la gamme ELA1 et ELA2, tout en maintenant le certificat de type ou le certificat de type restreint.
  - les modifications sont applicables dès que possible suite à ce processus réglementaire.
  - le concept de «modifications standard et réparations standard» est introduit pour:
    - a. les aéronefs ELA1, ELA2;
    - b. les avions d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 5 700 kg, et
    - c. les aéronefs à voilure tournante d'une MTOM n'excédant pas 3 175 kg.
  - La proposition n'est pas vue comme la solution optimale pour les aéronefs ELA1 et un délai supplémentaire est nécessaire pour élaborer une nouvelle proposition.
  - La réglementation «taxes et commissions» adoptée par la Commission reste applicable même si elle est considérée par les parties prenantes comme un obstacle majeur à la certification de nouveaux aéronefs ou à la certification de modifications et réparations sur des aéronefs existants. Une proposition a été émise en vue d'utiliser le financement découlant de la perception d'une taxe réduite sur les titres de transport aérien — comme c'est déjà le cas aux États-Unis. Un tel système assurera le financement du système EASA sans augmentation importante du prix du titre de transport aérien.
15. Les réactions à la Partie I du DRC 2008-07 sont reprises dans la pièce jointe au présent avis, laquelle comporte — pour des raisons pratiques — une traduction ou un récapitulatif complet de certaines réactions. Un total de sept associations du secteur ELA1 de l'aviation générale, six autorités européennes, la FAA et deux personnes privées ont soumis leurs retours d'informations.
16. Les parties prenantes actives dans la catégorie d'aéronefs ELA1 expriment plus particulièrement leur déception par rapport à la proposition actuelle. Selon elles, la proposition n'apportera pas l'assouplissement dont leur communauté a besoin et en outre, l'élaboration de cette évolution a pris trop de temps. Au travers du DRC, l'Agence a déjà reconnu que les propositions d'évolution de la Partie 21 ne constitueront pas la solution définitive. Un suivi est donc proposé pour examiner les options dans lesquelles des modifications du règlement de base s'avèreraient nécessaires. Ce point est toutefois considéré comme distinct de la proposition énoncée dans le présent avis.
17. Les réactions à la Partie I du DRC indiquent que l'approbation combinée de conception et de production proposée dans la nouvelle sous-partie L de la Partie 21 ne semble pas offrir les avantages attendus par l'industrie. La complexité de la sous-partie L semble trop importante aux parties prenantes. A long terme, elle pourrait engendrer des divergences par rapport aux sous-parties existantes de la Partie 21 portant sur les DOA et POA. Elle est également perçue comme une contrainte administrative supplémentaire. L'Agence a tenu compte de ces réactions et a conclu que la nouvelle sous-partie L, qui n'est applicable qu'aux aéronefs répondant aux critères des appareils ELA1 et ELA2, rendait trop complexe la Partie 21 en n'apportant que peu ou pas d'avantages pour les organismes. Il est également évident que la proposition de combiner les agréments de conception et de production dépendait de l'entrée en vigueur dans un État membre de l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base. Un agrément combiné ne peut être délivré que si un État membre demande à l'Agence de prendre la responsabilité d'un agrément d'organisme de production spécifique au sein dudit État membre. En fait, grâce à l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base, une approbation combinée de conception et de production est déjà possible dans le cadre des règles de mise en œuvre actuelles. Lorsqu'un État membre consent à appliquer cette disposition, l'Agence combine la supervision des POA et des DOA pour délivrer au final un agrément combiné. La sous-partie L proposée a donc été retirée.

### III. Contenu de l'avis de l'Agence

18. Le présent avis tient compte, dans la mesure du possible, des suggestions émanant des parties prenantes et des autorités qui ont participé à la consultation et ont réagi à la Partie I du DRC relatif au NPA 2008-07. Les modifications à l'évolution proposée du règlement (CE) n° 1702/2003 et de l'annexe I (Partie 21) émanant de la Partie I du DRC 2008-07 sont présentées ci-dessous pour chaque paragraphe, le cas échéant. Les corrections éditoriales ne sont pas mentionnées explicitement.

#### 19. 1702/2003

Une définition des aéronefs ELA1 et ELA2 est introduite à l'article 1 afin d'améliorer la lisibilité des exigences de la Partie 21.

#### 20. Partie 21

##### 21A.14 Démonstration de capacité

Le texte de la Partie 21 modifié dans la Partie I du DRC 2008-07 présente des erreurs au paragraphe 21A.14(c), tout comme au paragraphe 21A.14(b), en ce qui concerne les moteurs et les hélices. Le paragraphe ne doit autoriser le programme de certification que pour les moteurs et hélices installés dans des aéronefs visés par ledit paragraphe. Les paragraphes 21A.14(b) et (c) sont corrigés et simplifiés sur la base de la définition des aéronefs ELA1 et ELA2 de l'article 1.

##### 21A.35 Essais en vol

Les aéronefs ELA1 et ELA2 sont inclus dans le paragraphe (b) en conformité avec le texte modifié dans la Partie I du DRC 2008-07.

##### 21A.90A Objet

Le paragraphe est renuméroté et la notion de modifications standard est ajoutée au champ d'application de la présente sous-partie.

##### 21A.90B Modifications standard

L'exigence a fait l'objet d'une nouvelle rédaction et a été renumérotée (voir le paragraphe 21A.98 dans la partie I du DRC 2008-07) afin de séparer clairement la procédure d'approbation de modifications de celle des modifications standard qui ne demandent pas une telle procédure d'approbation. Le texte est également simplifié et utilise les définitions des aéronefs ELA1 et ELA2 introduites à l'article 1.

##### 21A.112B Démonstration de capacité

Une référence au nouveau paragraphe 21A.14(c) est introduite en conformité avec le texte modifié dans la partie I du DRC 2008-07.

##### 21A.116 Transférabilité

L'exigence a été modifiée pour les aéronefs ELA1, conformément au texte modifié dans la Partie I du DRC 2008-07.

##### 21A.307 Autorisation de délivrance des pièces et équipements pour installation

Le texte modifié dans la Partie I du DRC 2008-07 contenait à tort un paragraphe (c) dont le sujet était déjà couvert par le paragraphe (b). Ce paragraphe est donc supprimé.

L'exigence fait également l'objet d'une nouvelle rédaction en s'appuyant sur les définitions des aéronefs ELA1 et ELA2 introduites par l'article 1. Une exigence d'identification spécifique est également ajoutée pour les pièces fabriquées sous la responsabilité du propriétaire.

## **SOUS-PARTIE L — Agrément combiné des organismes responsables de la conception et de la production d'aéronefs définis aux paragraphes 21A.14(b) et (c)**

La proposition faite pour cette nouvelle sous-partie a été retirée.

### **21A.431A Objet**

Ce paragraphe restait inchangé dans le DRC 2008-07, mais est désormais renuméroté et les réparations standard sont ajoutées au champ d'application de la présente sous-partie.

### **21A.431B Réparations standard**

L'exigence a fait l'objet d'une nouvelle rédaction et a été renumérotée (voir le paragraphe 21A.436 dans la Partie I du DRC 2008-07) afin de séparer clairement la procédure d'approbation de réparations de celle des réparations standard qui ne demandent pas une telle procédure d'approbation. Le texte est également simplifié et utilise les définitions des aéronefs ELA1 et ELA2 introduites à l'article 1.

### **21A.432B Démonstration de capacité**

L'exigence a été modifiée pour inclure l'option permettant d'utiliser un programme de certification pour démontrer la capacité des aéronefs ELA1, conformément au texte modifié dans la Partie I du DRC 2008-07.

### **21A.439 Production des pièces de réparation**

Cette exigence a été initialement modifiée pour inclure la nouvelle sous-partie L. Cette dernière a été retirée et le présent paragraphe n'a donc pas subi de modification.

### **21A.441 Avionnage de réparation**

Cette exigence a été initialement modifiée pour inclure la nouvelle sous-partie L. Cette dernière a été retirée. La formulation «organismes de maintenance agréés» est remplacée par une référence aux Parties M et 145 afin de supprimer toute restriction involontaire des Parties M et 145.

## **SOUS-PARTIE P et SOUS-PARTIE Q**

Les modifications proposées aux paragraphes des présentes sous-parties ont été retirées en même temps que la sous-partie L.

## **SECTION B**

Les modifications proposées aux paragraphes des présentes sous-parties ont été retirées en même temps que la sous-partie L.

21. Au-delà de la modification du paragraphe M.A.501(a) intégrée au règlement (CE) n° 1056/2008, des modifications au règlement (CE) n° **2042/2003** de la Commission sont proposées pour des raisons de cohérence avec le règlement n° 1702/2003. Ces modifications tiennent compte de la nouvelle définition des aéronefs ELA1, de la nouvelle catégorie de pièces du paragraphe 21A.307 (b) et de l'introduction des modifications standard et des réparations standard.

L'article 2, point k) est modifié pour aligner la définition des aéronefs ELA1 sur la nouvelle définition proposée dans le présent avis pour le règlement n° 1702/2003. Ces évolutions permettront d'utiliser pleinement les possibilités désormais offertes par la Partie 21.

## 22. **Partie M**

### **M.A.302 Programme d'entretien**

Le paragraphe (d) est modifié pour garantir que les instructions relatives au maintien de la navigabilité incluses dans les spécifications de certification portant sur les modifications et réparations standard sont prises en compte dans le programme d'entretien.



**M.A.304 Données de modifications et réparations**

Ce paragraphe est modifié pour inclure les spécifications de certification que l'Agence doit émettre et qui portent sur les modifications standard et les réparations standard.

**M.A. 502 Entretien d'éléments**

Ce paragraphe est modifié aux fins d'établir les conditions dans lesquelles les éléments visés au paragraphe 21A.307(b) doivent être entretenus et de clarifier que ces éléments ne peuvent faire l'objet d'une délivrance de formulaire 1 de l'EASA après l'entretien.

**M.A. 613 Certificat de remise en service d'éléments.**

Ce paragraphe est modifié aux fins de clarifier que les éléments visés au paragraphe 21A.307(b) ne peuvent faire l'objet d'une délivrance d'un formulaire 1 de l'EASA après l'entretien.

**M.A.614 Enregistrements des travaux d'entretien**

Le paragraphe (b) est modifié aux fins de le rendre compatible avec les données utilisées pour les modifications standard et les réparations standard qui ne suivent pas la procédure d'approbation énoncée dans la Partie 21.

**M.A.710 Examen de navigabilité**

La formulation du paragraphe (a)(6) est modifiée pour assurer la cohérence avec le concept de modifications standard et réparations standard.

**M.A.802 Certificat de remise en service d'éléments d'aéronef**

Ce paragraphe est modifié aux fins de clarifier que les éléments visés au paragraphe 21A.307(b) ne peuvent faire l'objet d'une délivrance d'un formulaire 1 de l'EASA après l'entretien.

**M.A.902 Validité du certificat d'examen de navigabilité**

La formulation du paragraphe (b)(5) est modifiée pour assurer la cohérence avec le concept de modifications standard et réparations standard.

## 23. Partie 145

**145.A.42 Acceptation des éléments**

Le paragraphe (a) est modifié pour inclure les éléments visés au paragraphe 21A.307 (c) et les conditions dans lesquelles ces éléments peuvent être installés.

**145.A.50 Attestation des travaux d'entretien**

Ce paragraphe est modifié aux fins de clarifier que les éléments visés au paragraphe 21A.307(b) ne peuvent faire l'objet d'une délivrance d'un formulaire 1 de l'EASA après l'entretien.

**145.A.55 Enregistrements des travaux d'entretien**

Le paragraphe (b) est modifié aux fins de le rendre compatible avec les données utilisées pour les modifications standard et les réparations standard.

**145.A.65 Politique de sécurité et de qualité, procédure d'entretien et système qualité**

La formulation du paragraphe (b) est modifiée pour assurer la cohérence avec le concept de modifications standard et réparations standard.

Cologne, le 18 mars 2011

P. GOUDOU  
Directeur exécutif

## PIÈCE JOINTE: Réactions au DRC 2008-07

(1) Une personne privée a envoyé les commentaires suivants:

- Il est regrettable que le «concept visant à une meilleure réglementation» établi initialement n'ait engendré que quelques adaptations des règles actuelles de la Partie 21. Ces propositions ont leur mérite, mais ne sauveront pas l'aviation générale. Il semble qu'un système national moins administratif, comparable au «deutsche Luftrecht», ou une extension de l'annexe II aux aéronefs ayant une masse maximale au décollage de 2 000 kg aurait permis d'offrir une meilleure réglementation pour l'aviation générale.

*Réponse:* Au travers du DRC, l'Agence reconnaît que les propositions de modification de la Partie 21 ne constitueront pas la solution définitive. Un processus de suivi sera donc instauré pour examiner les options dans lesquelles des modifications du règlement de base s'avèreraient nécessaires. Ces adaptations pourraient aller dans le sens mentionné dans la réaction. Une modification au niveau du règlement de base risque de prendre un certain temps.

- Le concept actuel qui consiste à disposer de règles séparées pour la conception, la production, les licences, l'entretien et l'exploitation ne semble pas adapté à l'aviation générale. Les règles deviennent alors incompréhensibles et bien trop volumineuses pour les personnes et les organismes impliqués dans l'aviation générale. Pourquoi ne peut-on établir des règles dédiées à l'aviation générale alors que l'on est en mesure d'introduire de nouvelles normes techniques pour des classes spécifiques de masse?

*Réponse:* La modification proposée dans le règlement de base actuel n'est pas applicable car ses principes ne peuvent être modifiés. Les règles séparées pour la conception et la production sont donc conservées.

- **Les taxes et commissions** sont toujours applicables et trop élevées pour les organismes de l'aviation générale. Pourquoi ne pas utiliser un financement reposant sur la perception d'une taxe réduite sur les titres de transport aérien - comme c'est déjà le cas aux États-Unis. Un tel système assurera le financement du système EASA sans augmentation importante du prix du titre de transport aérien.

*Réponse:* L'Agence soumettra la suggestion à la Commission pour examen.

- **Démonstration de capacité de conception.** L'introduction du «programme de certification» est considérée comme une amélioration, pour autant qu'il soit maintenu à un minimum. Au départ, l'AP-DOA est également un système peu administratif, mais il est parfois mis en œuvre d'une manière telle qu'il s'avère inadapté à de petits projets. Il pourrait s'avérer judicieux de créer un «agrément de conception» pour une personne privée au lieu d'un DOA pour les organismes.

*Réponse:* L'Agence reconnaît que la mise en œuvre actuelle des exigences relatives aux organismes de conception peut s'avérer trop contraignante pour un organisme de l'aviation générale. L'Agence propose donc dans le DRC 2008-07 d'élaborer des moyens acceptables de conformité (AMC) pour les DOA qui faciliteraient la démonstration de conformité. L'avantage résiderait dans le fait que l'organisme de conception agréé disposerait alors de la totalité des privilèges. La suggestion d'établir un «agrément de conception» pour une personne privée n'a pas été envisagée à ce stade, parce que l'approche de l'EASA repose sur des agréments d'organismes.

- **Pièces qui ne nécessitent pas de formulaire 1 de l'EASA.** Ce point est considéré comme une bonne évolution.

Question: Pourquoi une approbation est-elle nécessaire pour installer des équipements agréés lorsque ces derniers comportent également des consignes d'installation? La procédure et les coûts d'approbation d'installation freinent la mise en œuvre d'équipements modernes, comme le FLARM, qui pourraient améliorer la sécurité. Combien d'accidents sont-ils encore dus à des raisons techniques?

*Réponse: L'Agence remercie le commentateur du soutien qu'il apporte à la proposition. L'installation de «modifications standard» devrait clairement être facilitée pour les organismes d'aviation générale. C'est pourquoi ce point est inclus dans la présente proposition (voir paragraphe suivant). L'Agence reconnaît que la majorité des accidents d'aviation générale sont liés à des raisons opérationnelles.*

• **Modifications et réparations standard.** Le principe de cette évolution remporte l'adhésion. Par contre, la manière dont il est mis en œuvre semble déboucher sur une solution administrative. L'AC 43-13 de la FAA est un document pragmatique et nous ne soutenons pas le besoin de créer une nouvelle CS.

*Réponse: L'Agence propose d'introduire une nouvelle CS qui couvre les modifications et réparations standard, dont le contenu repose sur les données de l'AC 43-13 de la FAA. Le statut juridique diverge toutefois de celui de l'Advisory Circular de la FAA, car la CS contiendra des réparations et modifications détaillées qui ne demandent pas de procédure d'agrément. Le processus d'élaboration et de publication de cette CS peut sembler administratif; il permet toutefois à l'Agence de publier des conceptions agréées qui sont dans le domaine de compétence de l'Agence, et qui peuvent être mises en œuvre sans qu'une approbation soit nécessaire pour chacune des réparations ou modifications standard.*

(2) La «British Gliding Association» et l'Union européenne des vélivoles ont réagi de la même manière:

**Modifications et réparations standard.** La Partie 21, même telle que modifiée pour les aéronefs légers de sport (Light Sport Aircraft, LSA), adopte le point de vue juridique simpliste que TOUTE modification intégrée dans un aéronef, aussi petit soit-il, a un impact sur la certification de type selon laquelle la navigabilité de l'aéronef est établie. L'ensemble de la procédure, y compris le DOA, s'applique à l'intégration d'équipements de sport, ce qui est coûteux et inadapté au vu des implications de sécurité extrêmement minimales. La mesure avancée dans le NPA par le biais de la CS proposée, relative aux réparations et modifications standard, est plus que bienvenue, mais pourrait être envisagée en parallèle avec d'autres mesures, notamment:

- o une redéfinition dans le cadre des ELA qui permette d'exécuter une catégorie définie et limitée de modifications, laissée à l'appréciation du propriétaire, du responsable de l'entretien, d'une association locale ou de l'Autorité aéronautique nationale (NAA).
- o davantage de latitude dans la Partie 21 - principalement au moyen de matériel d'orientation AMC.
- o fournir des conseils d'orientation supplémentaires et plus adéquats aux NAA par le biais de règles «MB» dans la Partie 21.
- o proposer une option minimaliste de nouvelle habilitation DOA aux fins d'intégrer de tels changements de manière économique et proportionnée.
- o reconnaître que cette activité est davantage liée au «maintien de la navigabilité» visé à la Partie M et que les privilèges d'un organisme visé par la Partie M pourraient être considérés comme acceptables dans ce type de cas.
- o l'adoption en bloc de documents d'orientation existants dans la nouvelle CS – Réparations et modifications standard

La principale préoccupation concerne les modifications de moindre importance qui entraînent une demande de modification. À l'heure actuelle, une demande de modification mineure est nécessaire, même pour déplacer un instrument sur sa planche de bord. La définition actuelle du niveau auquel une «installation révisée» justifie un statut de modification «mineure» reste à examiner.

*Réponse:* L'Agence reconnaît que la modification proposée de la Partie 21 et l'introduction d'une nouvelle CS portant sur les modifications et réparations standard sont soumises à des restrictions, parce qu'elles restent sous le coup du principe d'approbation de tous les changements. Ceci est toutefois dû au règlement de base actuel. La phase 2 visant à «une meilleure réglementation de l'aviation générale», associée à la tâche BR.010, prévoit l'examen des possibilités évoquées par le commentateur. Par ailleurs, l'adaptation proposée de la Partie 21 et l'introduction de la notion de modifications et réparations standard constituent un outil qui, dans le cadre des modifications soumises à approbation, est censé appuyer l'introduction commune et normalisée de modifications selon une procédure moins lourde.

**Démonstration de compétence pour l'agrément (DOA, POA et DOA/POA).** La séparation réglementaire en catégories relatives à la conception, la navigabilité initiale, le maintien de la navigabilité, la réparation et l'entretien a entraîné la multiplication des agréments qui, s'ils sont adaptés aux aéronefs lourds et aux grandes entreprises, sont totalement inadaptés lorsqu'il s'agit d'associations, de PME et d'entreprises artisanales de sport/aviation générale. Le NPA propose les mesures suivantes qui ne répondent pas aux besoins élémentaires simples, mais suivent par contre plusieurs directions.

**Programme de certification personnalisé** - cette mesure semble permettre aux concepteurs de commencer par concevoir, puis d'espérer obtenir rétrospectivement l'agrément une fois que l'état d'avancement est suffisant et que la confiance est établie. La souplesse de cette mesure semble n'affecter que l'ordre dans lequel les demandes d'agrément sont introduites, sans que cela ait d'impact sur la charge de travail globale. Il est regrettable que le «concept alternatif» ne soit pas retenu pour les modifications apportées au certificat de type.

Démonstration des capacités de production. Le DRC énonce des généralités en termes de simplification du processus, sans indiquer aucune mesure de simplification spécifique.

*Réponse:* Aucune simplification de la règle n'est applicable aux POA, mais l'Agence élaborera un AMC pour faciliter la démonstration de conformité des aéronefs ELA 1 et ELA 2.

**DOA/POA combinés.** Il s'agit de la plus prometteuse de toutes les mesures de «démonstration de capacité». Les bénéfices pourraient toutefois en être facilement perdus par un manque de coopération d'une NAA avec l'EASA. Comment les rôles des NAA et de l'EASA seront-ils répartis dans la procédure «simplifiée»?

Il convient de noter que de nombreuses entreprises européennes de planeurs, qui s'étaient vu octroyer un agrément national complet précédemment, n'ont pu obtenir depuis lors l'agrément en vertu de la Partie 21, probablement en raison de la complexité et des frais liés au système de la Partie 21. Est-il prévu que l'une ou plusieurs des options ci-dessus puissent leur permettre d'obtenir rapidement un agrément? Du point de vue de cette fédération sportive, nous estimons que la procédure combinée DOA/POA semble être la solution la plus porteuse.

*Réponse:* L'idée sous-jacente du programme de certification est de permettre la certification de type sans avoir à recourir à un DOA ou AP-DOA pour les aéronefs ELA1. Il est vrai que de prime abord, cette mesure ne simplifiera que la certification de type initiale et ne permettra pas de disposer des privilèges du DOA qui amèneraient une réduction de la charge liée au soutien continu du TC. C'est pourquoi un AMC simplifié est en cours d'élaboration, portant sur l'obtention d'un DOA.

*Remarque:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

**Pièces sans formulaire 1.** La proposition du CRD visant à réduire le champ d'application des pièces qui ne nécessitent pas de formulaire 1 de l'EASA pour être certifiées n'est pas correctement justifiée. Le besoin déclaré d'élaborer une réglementation ayant des points communs avec l'aviation commerciale n'est ni logique ni raisonnable.

La création de pièces de rechange adaptées aux cellules d'aéronefs et de structures locales de soutien, qui travaillent des matières premières dont la source d'approvisionnement est fiable, est également particulièrement bien supervisée par les organismes de maintenance d'aéronefs relevant de la Partie M et les fonctionnaires chargés de l'aviation commerciale. Le processus d'enregistrement correct des données dans des fiches de travail et des registres d'entretien, en ce qui concerne l'origine d'équipements qualifiés commercialement et la création de pièces de cellules d'aéronefs mineures conformément aux recommandations des fabricants, est déjà instauré conformément à la Partie M et répond parfaitement aux besoins du secteur en termes de sécurité, voire même à la remise en exploitation commerciale d'un aéronef dans de rares cas.

La création d'une règle adaptée à l'aviation de sport/générale dépend totalement de la mise en œuvre précise de ce document d'orientation et de l'applicabilité de ces marges de manœuvre.

*Réponse:* La proposition relative à des pièces sans formulaire 1 de l'EASA dépasse le champ d'application des pièces produites pour l'entretien. Le champ d'application reste ouvert à toutes les pièces, à l'exception des pièces et équipements à durée de vie limitée, des pièces de structure primaire et des pièces des commandes de vol. Ces limitations du champ d'application servent à maîtriser les risques en matière de sécurité et donc à permettre l'utilisation de ces pièces dans le cadre d'une exploitation commerciale.

**Entités qualifiées (QE).** L'introduction d'éventuels rôles de QE pour les PME et les fédérations sportives constitue une évolution importante qui offre la possibilité de réduire les frais administratifs, et est saluée en tant que telle. La complexité de l'aspect réglementaire et l'éventuel manque d'engagement au niveau du conseil d'administration pourraient toutefois éclipser les avantages qu'offre une entité QE, qui globalement, est utile à l'ensemble du mouvement de l'aviation de sport/générale et plus particulièrement aux postulants. Les QE doivent pouvoir disposer d'une marge de manœuvre maximale quant aux rôles choisis et ne devoir dialoguer qu'avec un seul interlocuteur du côté des autorités. La viabilité commerciale des activités de QE doit faire l'objet d'un examen minutieux.

*Réponse:* Nous admettons l'incertitude de l'Agence face au processus de QE et proposons donc d'utiliser l'AMC simplifié pour la structure réglementaire actuelle des DOA.

Les futures exigences relatives aux autorités AR GEN.205 (consulter le DRC relatif aux NPA 2008-22(b) et 2009-02(d) publié le 4 octobre 2010) devraient définir comment les autorités compétentes peuvent utiliser les QE. Cette mesure deviendrait applicable aux POA une fois les règles applicables de la Partie 21 transposées dans la Partie AR. La publication de cet avis est prévue en 2013. (Consulter la tâche de réglementation MDM.060)

(3) CAA NL:

(Page 6, rubrique 1) Il est douteux que la proposition de limiter les aéronefs par des règles opérationnelles aux seules limitations incluses dans les TCDS soit réalisable sans un énorme arriéré lié à la modification des TCDS d'aéronefs acquis et certifiés avant l'avènement de l'EASA. Un certain nombre de TCDS ne mentionneront pas spécifiquement les limitations d'applicabilité du code de navigabilité.

*Réponse:* L'Agence estime que l'intention du DRC est mal interprétée. Comme la question du certificat de type des moteurs et hélices risquait de s'avérer trop restrictive, le groupe a proposé l'utilisation du RTC pour contourner le problème. À l'époque, les inquiétudes portaient sur le fait qu'un RTC risquait de limiter l'utilisation opérationnelle à des exploitations non commerciales. La version préliminaire des règles opérationnelles permet d'envisager que les aéronefs nécessitent un CofA ou un CofA restreint et n'imposent aucune limitation générique à l'opération, à l'exception de celles répertoriées dans leurs fiches de caractéristiques. L'utilisation de RTC n'aurait donc aucune conséquence. La modification rétroactive de TCDS existants n'est pas envisagée.

CS-VLA. Nous suggérons à l'Agence de porter le CS-VLA à 900 kg pour des raisons de cohérence avec le CS-22.

*Réponse:* Ce commentaire sera pris en compte dans la tâche de réglementation spécifique VLA.008.

(Page 11) Il n'est pas envisageable qu'une procédure de certification réduite et simplifiée appliquée à des pièces de rechange réalisées en construction «amateur» soit acceptable sur des aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial.

*Réponse:* L'Agence estime qu'un niveau de sécurité approprié est assuré, en tenant compte du fait que ces pièces ne sont pas des pièces de structure primaire, de commandes de vol ou à durée de vie limitée.

(Page 14, haut de la page) Il n'apparaît pas clairement comment l'EASA pourrait agir en tant de «représentant de l'État de conception» pour des aéronefs conçus dans l'USofA sans transfert formel des TC et des responsabilités de conception aux yeux de l'OACI.

*Réponse:* L'Agence doit poursuivre l'exploration de la question de «l'État de conception», car le champ d'application de l'US-LSA n'excède pas 600/650 kg. Ces RTC seraient par conséquent hors du cadre de l'OACI, car la limite inférieure définie dans la Partie 5 de l'annexe 8 est de 750 kg et l'annexe 8 de l'OACI traite uniquement des certificats de type.

CAA-NL formule les remarques suivantes à propos du texte modifié de la Partie 21:

**21A.98 Modifications standard** Selon la formulation actuelle du paragraphe (a), l'utilisation des modifications standard sur les planeurs et les motoplaneurs ayant une masse maximale au décollage > 2 000 kg n'est pas possible, alors qu'elle l'est sur les avions ayant une masse maximale au décollage < 5 700 kg. Il semble logique de ne pas étendre cette possibilité à tous les planeurs et motoplaneurs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5,7 tonnes.

Texte suggéré:

Applicabilité: Le présent paragraphe est exclusivement applicable aux avions dont la masse maximale au décollage (MTOM) est inférieure à 5 700 kg, aux aéronefs à voilure tournante d'une MTOM inférieure à 3 175 kg, aux planeurs et motoplaneurs d'une MTOM inférieure à 5700 kg et aux ballons et dirigeables définis au paragraphe 21A.14(b) ou 21A.14(c).

*Réponse:* L'Agence ne prévoit pas l'application de modifications standard aux planeurs ou aux motoplaneurs dont la conception est extrêmement divergente des conceptions actuelles de planeurs.

**21A.307 Autorisation de délivrance des pièces et équipements pour installation.**

La modification proposée au domaine d'application des pièces sans formulaire 1 de l'EASA n'est pas reflétée dans le texte modifié des paragraphes 21A.307(b) et (c).

*Réponse:* *Accepté. Le paragraphe (c) a été conservé à tort et sera supprimé.*

**21A.353 Admissibilité**

Les phrases des points (b)5 et (b)6 manquent de clarté.

Texte suggéré:

(b) Pour un agrément combiné d'organisme de conception et de production, le postulant doit être titulaire ou avoir demandé:

5. pour une étendue de travaux définie, un agrément approprié en vertu de la présente sous-partie, aux fins de démontrer la conformité à une conception spécifique. Supprimer 6.

*Réponse:* *Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.*

**21A.359 Système d'assurance conception**

(a) Le système d'assurance conception doit être **documenté**. Insérer le mot «documenté» après «système d'assurance conception» dans la première phrase.

(a)2. Les responsabilités à assumer doivent l'être conformément à la présente **Partie**, tout comme celles du titulaire d'un agrément de conception, (p.ex. 21A.3 etc.). Supprimer «sous-» dans sous-partie.

(b) Le texte permettant de transmettre une attestation de conformité à l'Agence doit être inclus ici conformément à la formulation du paragraphe 21A.239(b). Cette attestation est requise aux paragraphes 21A.381(b) et 21A.385(d).

*Réponse:* *Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.*

**21A.361 Système de qualité de production**

(a) Le système de qualité doit être documenté. Insérer le mot «documenté» après «système de qualité» dans la première phrase.

(b)(ix) Ce point peut être supprimé lorsque l'organisme agréé est le postulant ou le titulaire de l'agrément de conception.

(b) dernière phrase: Il s'agit de la seule référence faite aux pièces à durée de vie limitée, alors que les pièces de la structure primaire ou des commandes de vol, normalement définies comme critiques, sont traitées de manière particulière au paragraphe 21A.307.



*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.363 Manuel d'organisme de production (MOP)**

Tous les paragraphes: pour des raisons de cohérence et de clarté, inclure les références aux rubriques appropriées du paragraphe 21A.365, comme c'est le cas au paragraphe 21A.143.

(a)11. Une description du bilan organisationnel et du système «**qualité**» et des procédures associées. Insérer le mot «qualité». Comme mentionné au paragraphe 4 de la page 8 du document, l'allègement de la partie production de l'agrément n'a pas été retenu, et un système qualité est également requis au paragraphe 21A.361.

*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.365 Conditions d'agrément**

(c)2. Supprimer «sous» dans «sous-partie», car l'organisme doit rester en conformité avec toutes les exigences de la Partie 21.

*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.367 Changements dans l'organisme agréé**

(a) Après la délivrance de l'agrément d'organisme, chaque changement dans l'organisme, en particulier ceux apportés à l'assurance de conception ou aux systèmes de bilan organisationnel et de **qualité**. Insérer le mot «qualité», voir la raison au paragraphe 21A.363(b)11.

Insérer le texte du paragraphe 21A.147(b), car l'aviation commerciale ou l'Agence peuvent souhaiter utiliser cette possibilité au cours de changements dans l'organisme.

*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.381 Privilèges de conception**

Les phrases des points (c)4 et 5 manquent de clarté.

Le point (c)6 n'est pas conforme au paragraphe 21A.710(a). Le texte doit être modifié pour être en conformité avec le paragraphe 21A.263(c)6 et 7.

(d) Cette partie peut être supprimée parce que déjà soumise à réglementation au paragraphe 21A.47.

*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.383 Privilèges de production**

(c) La réf. au paragraphe 21A.307 doit être supprimée comme au paragraphe 21A.163(c).

(e) Ce point doit également inclure les privilèges de délivrer un PtF. Le texte doit être modifié pour être en conformité avec le paragraphe 21A.163(e). Ceci entraîne également une modification du paragraphe 21A.711 pour inclure une réf. à ce paragraphe.

*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.385 Obligations du titulaire**

(j)1 Veuillez modifier le début comme suit: Le système visé au point (i) doit comprendre tous les cas où ..... Comme l'organisme est à la fois le titulaire d'un agrément de conception et l'organisme de production, il s'agit d'une question interne.

(j)2 à partir de «Lorsque le titulaire de l'agrément combiné.....» ceci ne peut être le cas, donc cet agrément est uniquement applicable aux organismes détenant ou ayant demandé un agrément de conception. Veuillez supprimer le texte.

(k) veuillez supprimer, impossible.

(n) la réf. au paragraphe 21A.383(f) est incorrecte, le point (f) n'existe pas.

(o) veuillez insérer le texte du paragraphe 21A.165(k) actuel. Ceci est nécessaire avant de pouvoir délivrer un PtF.

*Réponse:* Au vu des réactions au DRC et des réactions internes découlant du processus de consultation du présent avis, l'Agence a conclu que la nouvelle sous-partie L, relative à l'agrément combiné d'organisme de conception et de production, devrait être retirée. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucun avantage ne semble pouvoir en être retiré. Par ailleurs, l'Agence pouvait déjà délivrer des agréments POA et DOA, lorsque les États membres appliquent l'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base.

### **21A.436 Réparations standard**

Voir la remarque reprise au paragraphe 21A.98.

*Réponse:* N'est pas accepté. Voir la réponse concernant le paragraphe 21A.98.

### **21A.711(b) et (c)**

Une réf. au paragraphe 21A.381 et 21A.385 doit être incluse.

*Réponse:* L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.

(4) DGAC France

Depuis le début de l'exercice, DGAC-France a soutenu sans réserve le projet ELA. DGAC-France est ravi d'avoir lu la Partie I du DRC 2008-007 et soutient les propositions de l'EASA.

L'ELA est attendu par toute la communauté de l'aviation générale. Comme certains programmes ELA ont déjà débuté, la règle, la procédure de certification et l'AMC sont nécessaires dès que possible pour assurer la faisabilité de ces programmes et la normalisation au sein de l'Europe.

*Réponse:* L'Agence remercie DGAC France de son soutien. La liste des actions à conclure, fournie par DGAC France, permettra d'organiser le suivi des MDM.032 et BR.010.

La page 5/28 mentionne que le TCH doit être appliqué au régime ELA. Nous comprenons le concept pour les nouveaux produits. Toutefois, la possibilité d'utiliser la règle ELA doit être laissée au propriétaire de l'aéronef pour des produits usagés.

*Réponse:* Cette observation est correcte et la formulation proposée de la Partie 21 ne restreindrait pas uniquement l'applicabilité aux nouveaux aéronefs ou au TCH.

Conditions techniques pour moteur et hélice

À la page 5/28, (a) 2, elles sont mentionnées, mais n'existent pas. Pour la normalisation, elles doivent être publiées par l'EASA.

*Réponse:* Accepté. Dans le cadre de la tâche de la phase 2, ces exigences techniques devraient être spécifiées et publiées. À l'heure actuelle, elles n'existent que pour les planeurs et VLA dans les codes de navigabilité respectifs. (Sous-partie H et J au CS-22 et référence dans la CS-VLA à ces sous-parties)

Harmonisation CS-VLA/CS-22

Aux pages 6/28 et 7/28, point (b) 2 (2ème et 4ème puce), la limite de masse maximale est différente pour les CS-VLA et CS-22. Ces masses devraient être harmonisées à 900 kg.

*Réponse:* Ce commentaire sera abordé dans la tâche de réglementation spécifique.

(5) Fédération Européenne d'Avions Légers, de Construction Amateur et Historiques (EFLEVA)

L'EFLEVA indique qu'il est difficile de commenter la Partie I du DRC sans disposer des commentaires détaillés.

La phase 2, tâche BR.010, a son soutien bien qu'elle ait lieu très tardivement.

Elle soutient l'idée qu'un TC ne soit pas exigé pour les moteurs et hélices installés dans certains aéronefs ELA.

L'EFLEVA accepte et soutient la proposition de porter la limite supérieure de l'ELA1 à 1 200 kg.

L'EFLEVA soutient l'introduction de ces nouvelles CS et les révisions des CS existants. Elle souligne toutefois qu'il est essentiel pour l'industrie que ces CS soient publiées le plus tôt possible.

L'EFLEVA salue la suggestion de l'Agence de simplifier les moyens de conformité à la Partie 21 sous-partie J. Cette mesure limitera l'implication requise de la part de l'Agence dans le cadre de l'approbation de modifications et de réparations et permettra de réduire les coûts indirects.

L'EFLEVA se rallie au concept de certification combinée DOA/POA si cette mesure permet de réduire la charge qui pèse sur les petites entreprises de conception / production en termes de coûts.

L'EFLEVA se rallie au concept des entités qualifiées auxquelles sont attribuées des tâches de certification spécifiques. L'EFLEVA exprime toutefois son inquiétude quant à l'inadéquation de la procédure d'appels d'offres par notification sur le site Web de l'EASA; d'autres moyens seront nécessaires pour informer les postulants potentiels.

L'EFLEVA soutient l'intention de l'Agence d'harmoniser la réglementation avec celle des États-Unis en ce qui concerne les exigences de navigabilité de base pour les avions légers de sport. Toutefois, les propositions reprises dans le DRC montrent que le parcours des avions destinés à l'exportation vers les États-Unis est relativement simple, alors que les avions en provenance des États-Unis seront soumis à des exigences de certification supplémentaires lors de leur exportation vers l'UE. Ceci entraînera des coûts supplémentaires pour les constructeurs américains et constituera une barrière inutile aux ventes d'avions américains dans l'UE.

L'EFLEVA salue la proposition d'introduire une nouvelle CS visant les modifications et réparations, basée sur (AC)43-13. Une fois encore, l'EFLEVA demande avec instance à l'Agence d'introduire cette CS rapidement, car cela contribuera à réduire/éliminer les coûts d'agrément pour les modifications et réparations.

*Réponse: L'Agence remercie le commentateur de son soutien et a proposé les différentes tâches de suivi (p.ex., MDM.032(d) et BR.010) conformément au plan de réglementation publié. Nous explorons des moyens d'accélérer ces tâches dans la mesure du possible.*

#### (6) Constructeurs européens de planeurs

Les constructeurs européens de planeurs expriment leur déception à l'égard de la proposition actuelle de changement consécutive à la tâche MDM.032, qui a pris trop de temps et n'atteint pas l'objectif final dont l'aviation générale a désespérément besoin.

A nouveau, le besoin d'agir est exprimé en ce qui concerne la réglementation relative aux taxes et commissions applicable à l'aviation générale, parce qu'elle nuit à ses activités.

**Démonstration de capacité de conception.** Les options actuelles, à savoir le programme de certification, les procédures alternatives au DOA (APDOA) et le DOA complet ne sont pas modifiés par la présente proposition et ne procurent donc aucun allègement à l'industrie. Un DOA complet est toujours considéré comme inabordable. C'est pourquoi la proposition est avancée de transférer certains privilèges à l'APDOA qui inciteront à commencer par un APDOA et peut-être passer ultérieurement par une mise à niveau correspondant à un DOA complet.

*Réponse: L'Agence reconnaît que la mise en œuvre actuelle des exigences relatives aux organismes de conception peut s'avérer trop contraignante pour un organisme de l'aviation générale. L'Agence propose donc dans le DRC 2008-07 d'élaborer des moyens acceptables de conformité (AMC) pour les DOA qui faciliteraient la démonstration de conformité. L'avantage résiderait dans le fait que l'organisme de conception agréé disposerait alors de la totalité des privilèges.*

**Modifications et réparations standard.** L'introduction du concept de modifications et réparations standard est soutenue, mais le besoin d'une nouvelle CS n'est pas parfaitement comprise. L'introduction devrait être pragmatique et aussi rapide que possible. Les constructeurs européens de planeurs proposent leur assistance pour ces travaux.

*Réponse: L'Agence propose l'introduction d'une nouvelle CS qui couvre les modifications et réparations standard, sur la base des données de l'AC 43-13 de la FAA. Le statut juridique diverge toutefois de celui de l'Advisory Circular de la FAA, car la CS contiendra des réparations et modifications détaillées qui ne demandent pas de procédure d'agrément. Le processus d'élaboration et de publication de cette CS peut sembler administratif; il permet toutefois à l'Agence de publier des conceptions agréées qui sont dans le domaine de compétence de l'Agence,*

et qui peuvent être mises en œuvre sans qu'une approbation soit nécessaire pour chacune des réparations ou modifications standard. L'Agence estime que la mise en œuvre en serait facilitée.

**Modifications apportées à la CS-LSA.** L'introduction d'une CS spécifique reposant sur les normes ASTM pour les aéronefs LSA est soutenue. Ce nouveau code doit être clairement applicable à ces aéronefs et ne pas créer d'ambiguïté en ce qui concerne l'applicabilité d'autres codes de navigabilité existants comme le CS-VLA ou le CS-22.

*Réponse:* La CS-LSA n'est applicable qu'aux avions et donc pas aux planeurs. Les avions sont par nature des avions motorisés qui disposent peut-être de bonnes caractéristiques de plané, mais ne sont pas conçus à cet effet.

**Entités qualifiées.** Une récrimination prédominante et récurrente des constructeurs de planeurs porte sur l'absence au sein de l'EASA et des NAA agréées de personnel disposant d'une connaissance approfondie de la petite aviation.

Les problèmes que rencontrent les constructeurs dans notre communauté sont rarement liés à une mauvaise réglementation, mais résultent plutôt d'une mauvaise application des réglementations. Les QE constituent une solution potentielle à ce manque de sensibilité envers la petite aviation et de connaissance de ce secteur. Les exigences applicables à une QE devraient être les suivantes:

- cet organisme doit connaître la petite aviation et avoir des antécédents dans ce domaine
- si nécessaire, la langue devrait être la même que la langue maternelle du postulant
- la tendance à la hausse dans la production de documents et de procédures administratives doit être inversée
- la séparation des tâches et des agréments doit être contrée
- en situation idéale, l'organisme pourrait superviser tous les produits et les organismes au sein de la même entreprise
- si possible, le postulant devrait avoir le droit de choisir l'endroit où ces tâches doivent être effectuées
- et enfin et surtout, ses prix doivent être abordables par rapport aux prix types des produits

*Réponse:* Nous admettons l'incertitude de l'Agence face au processus de QE et proposons donc d'utiliser l'AMC simplifié pour la structure réglementaire actuelle des DOA à titre de solution simple. Les exigences mentionnées ci-dessus sont semblables à la justification prévue dans le NPA et mettent en évidence les avantages potentiels offerts par l'utilisation des QE.

**Pièces sans formulaire 1.** Les constructeurs devraient saluer la souplesse accrue prévue par ce concept. Toutefois, tout repose sur l'AMC, qui détaille la manière dont la conformité est démontrée par rapport à des données approuvées. Les constructeurs européens de planeurs soutiennent l'élaboration de cet AMC.

*Réponse:* L'offre de soutenir l'Agence est appréciée.

**Un planeur n'est pas un avion.** Les constructeurs de planeurs estiment qu'une explication qu'un planeur n'est pas un avion et qu'il n'appartient donc pas au groupe des «aéronefs à motorisation complexe» doit être incluse dans le présent avis au lieu de modifier la définition dans le BR.

*Réponse:* Nous comprenons la possibilité de cette interprétation pour les planeurs à propulsion par réaction et envisageons une clarification dans l'AMC portant sur la Partie 21. (Consulter la tâche MDM.032(d)).

**TC aéronef sans TC moteur ou hélice.** L'option relative à un TC restreint est appuyée; un TC complet devrait toutefois être possible pour les planeurs dotés de moteurs et d'hélices non certifiés. Cette mesure favoriserait le développement de systèmes de propulsion plus efficaces et moins bruyants.

Réponse: Ce point sera envisagé dans le cadre de la tâche BR.010.

(7) FAA

La FAA a étudié le DRC et n'a pas émis de commentaires.

Réponse: Noté.

(8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

**Pièces sans formulaire 1.** La possibilité applicable aux aéronefs ELA1 devrait être étendue aux planeurs qui sont la propriété de clubs, et pas uniquement au propriétaire.

Réponse: Une interprétation similaire à celle utilisée dans la Partie M peut être introduite dans l'AMC.

**Entités qualifiées.** Lorsque ce sera possible, la FFVV a l'intention de devenir une QE pour les planeurs avec un champ d'application spécifique. La FFVV a émis des inquiétudes et des idées spécifiques en ce qui concerne la mise en œuvre, portant sur le renforcement de la sécurité et la réduction de l'aspect administratif.

Réponse: Nous admettons l'incertitude de l'Agence face au processus de QE et proposons donc d'utiliser l'AMC simplifié pour la structure réglementaire actuelle des DOA à titre de solution simple.

(9) Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Suisse

**Entités qualifiées.** Des instructions complètes et sans ambiguïté sont nécessaires concernant les compétences requises pour réaliser des tâches de certification. En ce qui concerne la «confirmation de la fonction de conformité» (équivalente à celle de CVE), la qualification et les responsabilités requises doivent être définies dans l'AMC/GM.

Réponse: Nous admettons l'incertitude de l'Agence face au processus de QE et proposons donc d'utiliser l'AMC simplifié pour la structure réglementaire actuelle des DOA à titre de solution simple.

**Modifications apportées à la CS-LSA.** Le contenu précis de la CS-LSA est inconnu, toutefois, l'OFAC formule des commentaires précis en ce qui concerne les normes ASTM auxquelles il est fait référence dans le NPA, qui sont détaillées dans la présente réaction

Réponse: La CS-LSA s'appuie sur la norme ASTM applicable accompagnée d'exigences et l'AMC qui permettent de démontrer la conformité. La CS-LSA fait partie du CRD 2008-07 Partie II.

L'OFAC formule les remarques suivantes à propos du texte modifié de la Partie 21:

21A.14

a) Le texte actuel du paragraphe 21A.14(b) de la Partie 21, est «...hélice à pas fixe ou réglable».

Le texte supprimé dans le DRC est «...hélice à pas fixe ou variable»

Le nouveau texte dans le DRC est «...hélice à pas fixe ou variable»

Le texte du DRC doit être cohérent avec le texte actuel de la Partie 21.

Réponse: Accepté. La modification apportée à la Partie 21 par le biais de la modification du règlement n° 1194/2009 n'a pas été intégrée dans le DRC.

b) Les paragraphes 21A.14(b) et 21A.14(c) proposés spécifient l'applicabilité aux avions ayant une MTOM inférieure à 2 000 kg / 1 200 kg non classés comme «aéronefs à motorisation complexe». Toutefois, sur la base du BR Art. 3(j), les avions ayant une MTOM inférieure à 2 000 kg / 1 200 kg sont automatiquement classés comme aéronefs à motorisation non-complexe. L'OFAC propose de supprimer le texte «qui n'est pas classé comme aéronef à motorisation complexe» dans les paragraphes 21A.14(b) et 21A.14(c).

*Réponse:* La référence aux aéronefs à motorisation complexe doit être conservée, car la propulsion par réaction seule est suffisante pour qualifier un aéronef de «complexe».

c) Le paragraphe 21A.14(c) proposé comprend:

7. un moteur à pistons;

9. une hélice

Il s'agit d'un assouplissement significatif de l'exigence actuelle puisqu'il semble que la démonstration de capacité pour la certification de ces produits serait limitée à l'agrément d'un programme de certification, quels que soient la puissance du moteur ou le type de construction de l'hélice (il semble qu'un moteur à pistons puisse être certifié en vertu des dispositions du paragraphe 21A.14(c), puis monté dans un aéronef d'une MTOM > 1 200 kg). Nous considérons que cette mesure n'est pas appropriée et que l'applicabilité du paragraphe 21A.14(c) 7. et 9. doit être limitée.

*Réponse:* Accepté.

21A.307 (b) et (c)

a) Les paragraphes 21A.307 (b) et (c) semblent contradictoires: le texte doit être modifié ou clarifié.

b) Le texte proposé spécifie que l'exigence est limitée aux cas «sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef lorsque monté dans son aéronef». Cet énoncé pose différentes questions.

Cette condition impose-t-elle des limitations en ce qui concerne les personnes autorisées à piloter l'aéronef?

Quelle serait l'exigence applicable à un aéronef d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg piloté dans une école de pilotage? 21A.307(a)?

Si c'est le cas, ce point est considéré comme inapproprié, parce que l'intention doit être de disposer de moyens de déclarer qu'un élément «a été fabriqué conformément à des données de conception approuvées et est dans un état permettant une exploitation en toute sécurité» sans imposer les lourdes démarches préalables liées à la délivrance d'un formulaire 1 de l'EASA.

Le paragraphe 21A.307 (c) proposé permettrait que toutes les pièces (y compris les pièces et équipements à durée de vie limitée, les pièces de la structure primaire et des commandes de vol) «soient produites conformément à des données de conception approuvées sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef lorsque celles-ci sont installées dans son aéronef». Même si nous comprenons l'intention sous-jacente à cette exigence, nous considérons que, sous cette forme, elle va au-delà de l'intention initiale d'apporter un certain assouplissement. L'approche proposée est considérée comme disproportionnée, parce que soit le paragraphe 21A.307(a) s'applique (dans certains cas, l'exigence est alors trop restrictive) soit c'est le paragraphe 21A.307(c), qui permet un niveau très bas de conformité sur la base de la notion de «responsabilité du propriétaire». On risque alors de déboucher sur un système qui semble juridiquement correct (responsabilité du propriétaire), mais sujet à caution du point de vue de la sécurité: dans ce contexte, l'efficacité des examens de navigabilité à des fins de conformité peut être mise en

question, car, par exemple, l'examen peut être réalisé un certain temps après l'installation des pièces et la portée de la vérification sera donc restreinte au cours de l'examen.

La proposition est la suivante:

— définir des assouplissements à apporter au paragraphe 21A.307 (a) qui ne soient pas limités à des pièces «produites conformément à des données de conception approuvées sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef lorsque celles-ci sont montées dans son aéronef»;

— en ce qui concerne les pièces et équipements à durée de vie limitée, les pièces de structure primaire et de commandes de vol «produites conformément à des données de conception approuvées sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef lorsque celles-ci sont montées dans son aéronef», l'Agence/Entité qualifiée doit être impliquée dans la procédure de conformité. Dans ce contexte, nous proposons d'adopter la définition de la FAA relative aux pièces produites par le propriétaire/exploitant, telle que prévue par l'AC 20-62:

Un propriétaire/exploitant est considéré comme producteur d'une pièce, si le propriétaire a participé au contrôle de la conception, de la fabrication ou de la qualité de la pièce. La participation à la conception d'une pièce peut couvrir la supervision de sa fabrication ou la fourniture des éléments suivants au fabricant: données de conception, matériaux destinés à produire la pièce, procédés de fabrication, méthodes d'assemblage ou procédures de contrôle qualité.

— En ce qui concerne les équipements IFR dont la fonction peut être classée comme critique (conditions de défaillance classées comme dangereuses ou catastrophiques), il convient d'appliquer le même principe que celui utilisé pour les pièces et équipements à durée de vie limitée, les pièces de structure primaire et de commandes de vol.

— Il faut tirer parti des agréments d'organismes nationaux de production/maintenance, pour autant que le fabricant dispose d'un système d'assurance qualité disponible (voir également 21A.439), ou des assouplissements peuvent être accordés en cas de production en quantité limitée, à condition que des données approuvées soient utilisées pour la fabrication et que la conformité aux données de conception approuvées soit établie d'une manière acceptable pour l'Agence/Entité qualifiée, laquelle doit être informée du processus de production pour pouvoir déterminer un niveau adéquat d'implication (p.ex., besoin d'effectuer des inspections de conformité).

— Le paragraphe 21A.307 doit tenir compte d'assouplissements possibles applicables aux aéronefs orphelins (consulter le commentaire supplémentaire à la fin du présent document).

*Réponse: Le paragraphe 21A.307 a été remanié pour en faire ressortir plus clairement l'intention. Changer la philosophie et définir le propriétaire comme étant le producteur de la pièce n'est pas acceptable. C'est aux propriétaires de décider s'il est admissible d'installer une pièce sans formulaire 1 de l'EASA lorsque les critères mentionnés sont remplis. Ils doivent également comprendre que ceci n'est possible que lorsque des pièces sont identifiées et montées dans leur propre aéronef.*

*En ce qui concerne le point relatif aux équipements IFR, une référence aux équipements requis par les règles opérationnelles et la GTA sera envisagée dans la tâche de réglementation 21.026 «Nouvelles catégories de pièces pour lesquelles le formulaire 1 n'est pas requis» qui commence début 2011.*

#### Modifications standard

Il est recommandé d'également envisager le document d'orientation contenu dans l'AC 23-27 de la FAA «Remplacement de pièces et matériaux sur les aéronefs historiques»: ceci est particulièrement utile pour les aéronefs orphelins.



Réponse: Les aéronefs historiques ou d'époque ne font pas partie du mandat de l'EASA. Les aéronefs orphelins ne font pas l'objet du présent NPA.

Le DRC indique que «Les réparations et modifications standard reprises dans la CS sont en fait des données approuvées qu'un organisme de maintenance peut utiliser conformément à la Partie M». Pour quelle raison l'utilisation de réparations standard est-elle limitée à un «organisme de maintenance»? L'objectif devrait être d'également disposer de tâches sélectionnées qui peuvent être réalisées par les propriétaires/pilotes.

Réponse: Nous convenons que cet énoncé était trop restrictif. Les exigences de la Partie M et de la Partie 145 ont été vérifiées et modifiées (voir le projet de modification de la réglementation 2042/2003 rattaché au présent avis) lorsque nécessaire, aux fins d'indiquer qu'il s'agit également de données approuvées à utiliser conformément aux exigences de la Partie M ou de la Partie 145.

#### AFM/AFMS et ICA

L'AMC/GM est considéré comme nécessaire pour garantir qu'une norme minimale est appliquée pour la délivrance initiale et les révisions. Des instructions doivent également être prévues en ce qui concerne la classification des modifications AFM, en particulier pour les postulants qui décident de démontrer la conformité au paragraphe 21A.14(b) et (c). Des instructions doivent également être prévues en ce qui concerne le paragraphe 21A.381(c) 4 et 5.

Réponse: Les ICA font l'objet d'une tâche spécifique en cours (MDM.056). A noter que l'avis n° 01/2010 a introduit pour tous les DOA la possibilité d'approuver certaines modifications relatives à l'AFM. Le GM relatif à la classification des modifications apportées à l'AFM sera publié avec une décision résultant du NPA16-2006.

#### 21A.307(a)

Le document d'orientation est nécessaire pour définir clairement ce qui est considéré comme étant une modification importante.

Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.

#### 21A.377(c)2

La durée impartie pour les actions correctives ne correspond pas aux exigences du règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission, du 30 novembre 2009.

Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.

#### 21A.381(d)

Cette exigence est-elle nécessaire? Ce point n'est-il pas déjà couvert par les exigences relatives au transfert TC/STC?

Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.

#### 21A.439 et 21A.441

Les assouplissements pour les pièces produites par les propriétaires doivent être définis au moins pour les cas relevant des modifications standard.

Réponse: N'est pas accepté. La production et la certification de pièces ne sont pas liées. Les pièces acceptables sans un formulaire 1 de l'EASA conformément au paragraphe 21A.307(b) ou plus précisément les pièces associées à une réparation ou modification standard ne peuvent, par

définition, être produites par le propriétaire. Les exigences existantes prévues dans la Partie M et la Partie 145 restent applicables.

#### Aéronefs orphelins

Même si à l'origine, l'objectif du NPA n'était pas de couvrir les questions concernant les aéronefs orphelins, la présente activité de réglementation pourrait être utilisée pour définir des instructions spécifiques visant ces aéronefs. Certaines des questions à aborder sont les suivantes:

— Des instructions pour identifier le remplacement de pièces et de matériaux (consulter l'AC 23-27 de la FAA «Remplacement de pièces et matériaux sur les aéronefs historiques»);

— Les remplacements de pièces/matériaux ont pu être approuvés antérieurement sur des aéronefs d'un type similaire. Si l'installation (et, le cas échéant, la fabrication) est réalisée d'une manière conforme à une approbation antérieure, ladite approbation peut être utilisée comme base pour des aéronefs similaires. Toutefois, le postulant doit disposer dans ce cas de toutes les données de l'approbation antérieure, y compris toute instruction applicable pour le maintien de la navigabilité, ou établir toute donnée manquante avec le soutien d'une entité reconnue (p.ex., entité qualifiée, DOA/ADOA, etc.). Comme alternative, l'Agence/Entité qualifiée évaluera la compétence du postulant, en établissant qu'il/elle dispose d'une bonne connaissance des principes de conception applicables au type d'aéronef modifié ou réparé.

— Les pièces de rechange conformes au TC sont difficiles à trouver de prime abord (petites quantités, longs délais d'exécution, problèmes d'obsolescence, etc.) sans oublier les pièces nécessitant un formulaire 1. ou les instructions d'installation de pièces anciennes ou usagées (pièces restaurées, reconditionnées ou recertifiées). Il faut prendre en compte que des pièces dans le TC risquent d'être obsolètes et que d'autres pièces technologiquement plus avancées et plus fiables peuvent être disponibles.

*Réponse:* L'Agence remercie le commentateur de sa proposition, mais estime qu'elle n'entre pas dans le cadre de la présente tâche.

(10) Une personne privée a envoyé les commentaires suivants:

#### **21A.14(b) et (c)**

La question est posée de savoir si les planeurs n'excédant pas 2 000 kg doivent être inclus dans le paragraphe 21A.14(b). Une certaine inquiétude est suscitée par la mise en œuvre de l'option de programme de certification visée au paragraphe 21A.14(c). Un soutien important est exprimé envers L'AMC simplifié pour la démonstration de conformité au DOA complet applicable aux aéronefs ELA.

*Réponse:* Voir la réponse donnée à CAA-NL (paragraphe 21A.98) pour les planeurs n'excédant pas 2 000 kg. Le programme de certification a été introduit comme exigence fondamentale pour la certification par l'avis n° 01/2010 (prière de consulter le paragraphe 21A.20): le paragraphe 21A.20 (b) le considère clairement comme un document de travail pendant toute la procédure de certification. En outre, dans le cas spécifique des aéronefs visés au paragraphe 21A.14 (c), le programme de certification doit être approuvé par l'Agence. L'Agence remercie le commentateur de son soutien concernant l'AMC simplifié pour le DOA.

**Modifications et réparations standard.** Aucun commentaire ne peut être émis car cette CS n'est pas encore disponible.

*Réponse:* L'avis aborde le principe. La CS sera soumise à consultation dans le cadre de la tâche MDM.048.

**21A.112B Démonstration de capacité** Une certaine inquiétude est suscitée par la mise en œuvre de l'option de programme de certification visée au paragraphe 21A.112B.

*Réponse:* Le programme de certification a été introduit comme exigence fondamentale pour la certification par l'avis n° 01/ 2010 (veuillez consulter le paragraphe 21A.20): le paragraphe 21A.20 (b) le considère clairement comme un document de travail pendant toute la procédure de certification. En outre, dans le cas spécifique des aéronefs visés au paragraphe 21A.14 (c), le programme de certification doit être approuvé par l'Agence.

**21A. 307 Autorisation de délivrance des pièces et équipements pour installation.** Le paragraphe (c) semble lever les limitations définies par le paragraphe (b). Nous ne soutenons pas le fait qu'il y ait une différence entre les exigences relatives aux pièces critiques pour les aéronefs ELA 1 et les ELA 2.

*Réponse:* Le paragraphe 21A.307 a été remanié et le paragraphe 21A.307(c) du DRC était erroné.

En outre, à titre de remarque générale, je me demande combien de propriétaires d'aéronef sont en mesure d'assumer la responsabilité de la conformité d'une pièce ou d'un équipement par rapport à une conception approuvée et quel est le côté pratique de cette démarche si la pièce est disponible sur le marché.

Où se trouve donc la simplification?

Je pense qu'il est possible de limiter la délivrance de formulaires 1 sans pour autant réduire le niveau de sécurité. Si l'on considère le nombre élevé de pièces non critiques présentes dans les aéronefs ELA 1 et ELA 2, un simple certificat de conformité délivré par le fabricant (avec un DOA, mais également avec un AP) pourrait suffire pour ces pièces.

Si l'EASA veut maintenant envisager le problème des pièces produites par les propriétaires comme un problème principalement lié aux aéronefs anciens et orphelins, mon conseil est de faire référence aux exigences en vigueur de la FAA (FAR 21.303(a)(2) etc.)

*Réponse:* L'Agence estime qu'un grand nombre de propriétaires seront en mesure d'assumer cette «responsabilité». Les pièces mentionnées dans la réaction en sont un exemple; elles sont produites pour un aéronef par le fournisseur d'origine qui n'a pas de POA, avec une attestation de conformité. Celles-ci ne seraient pas certifiées par un formulaire 1 de l'EASA, mais sont produites conformément aux données de conception approuvées. Avec l'évolution proposée pour le paragraphe 21A.307, des installations comportant certaines restrictions quant à leur champ d'application ne sont pas considérées comme compromettant la sécurité.

**SOUS-PARTIE L** - Agrément combiné des organismes responsables de la conception et de la production d'aéronefs définis aux paragraphes 21A.14(b) et (c)

Les paragraphes correspondants des sous-parties G et J de la Partie 21 ont été copiés dans la sous-partie L sans modifications techniques importantes.

Quelques paragraphes «administratifs» ainsi que l'explication reprise au paragraphe 5 du DRC auraient pu suffire, évitant ainsi toute incertitude quant aux évolutions futures de la question.

Même avec un seul certificat, le DOA et le POA sont des sujets différents. Le mélange des exigences ne rend pas la tâche plus aisée.

*Réponse:* L'Agence reconnaît que la sous-partie L proposée n'apporte pas de différences significatives aux exigences individuelles des DOA et POA. L'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base permet déjà de transférer la responsabilité relative à un POA à l'Agence. L'Agence conclut donc que la sous-partie L n'offre pas suffisamment d'avantages et complique trop les règles, comme le formule la présente réaction. L'Agence a décidé de retirer la proposition de sous-partie L.

**21A. 432B Démonstration de capacité.** Dans le sous-paragraphe (b) la «définition des pratiques, ressources et séquences d'activités de conception spécifiques nécessaires pour être conforme à la présente sous-partie» devrait être obtenue par le biais d'un agrément de l'Agence.

Dans le sous-paragraphe (c) la «définition des pratiques, ressources et séquences d'activités de conception spécifiques nécessaires pour être conforme à la présente partie ...» devrait être obtenue par le biais de l'approbation d'un programme de certification.

La différence de procédures pour obtenir le même résultat est difficile à comprendre, de même que la manière de parvenir à ce résultat par le biais d'un simple programme de certification.

*Réponse:* Le paragraphe (b) fait référence à un APDOA (les procédures ne sont pas spécifiques à la réparation envisagée), alors qu'en (c), il s'agit de l'approbation d'un programme de certification qui est spécifique à la réparation en question.

#### **21A. 112B Démonstration de capacité**

Mêmes remarques de principe que pour le paragraphe 21A.14(c).

*Réponse:* Le programme de certification a été introduit comme exigence fondamentale pour la certification par l'avis n° 01/ 2010 (veuillez consulter le paragraphe 21A.20): Le paragraphe 21A.20 (b) le considère clairement comme un document de travail pendant toute la procédure de certification. En outre, dans le cas spécifique des aéronefs visés au paragraphe 21A.14 (c), le programme de certification doit être approuvé par l'Agence.

#### **21A. 710 Approbation des conditions de vol**

La délivrance d'une autorisation de vol pourrait également concerner des aéronefs dont la conformité aux réglementations n'est pas démontrée, ainsi que des postulants dont les compétences sont incertaines.

Accepteriez-vous vraiment sans autre vérification des conditions de vol dont la sécurité est douteuse dans ces conditions?

*Réponse:* L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.

(11 & 12) L'association des avions légers (LAA) de la République tchèque et l'association européenne des constructeurs d'aéronefs légers (LAMA EUROPE) ont exprimé des réactions similaires. Le texte a été modifié pour supprimer les répétitions lorsque c'est possible.

Page de couverture - publication incomplète et trop tardive du présent DRC

La LAA et la LAMA ne sont pas très satisfaites de la manière dont l'EASA a traité ce NPA très important.

Le DRC a été publié DEUX ANS après la fin de la période de commentaires du NPA initial 2008-07!!! En outre, le fait que le DRC ait été publié pendant la période des vacances semble inopportun, en particulier dans le cas d'une publication aussi tardive. Le problème de cette publication tardive est que tout le monde a pratiquement oublié de quoi il s'agissait...

Les années passent vite — le premier ToR pour MDM032 avait été établi en 2005. La fin de l'année 2010 est proche et de quoi disposons-nous? L'EASA a reçu 843 commentaires. Nous pensons, toutefois, que cela ne peut justifier un tel délai de publication du présent DRC.

Le fait que le DRC soit divisé en deux et que seule la Partie 1 ait été publiée avant l'échéance n'est pas acceptable. Comment sommes-nous censés émettre des commentaires sur une proposition aussi importante sans pouvoir accéder à la seconde partie?

Selon nous, la seconde partie du présent DRC doit être publiée immédiatement et le délai pour les commentaires sur la Partie 1 doit être prolongé en conséquence.

*Réponse:* La publication d'un DRC en deux parties n'est pas une procédure habituelle de l'Agence, mais offre l'avantage de contribuer à rattraper une partie du retard. L'Agence a particulièrement veillé à offrir une représentation fidèle des principaux commentaires émis et à ajouter la version préliminaire de l'avis découlant de notre examen de tous les commentaires. La partie I constitue donc une base valable pour obtenir des réactions sur l'avis et est probablement un document plus facile à lire que les 500 pages de la Partie II du DRC.

La Partie II est publiée et contient la version préliminaire de la CS-LSA qui sera adoptée par l'Agence début 2011.

L'Agence reconnaît qu'il a fallu du temps pour avancer dans cette question, en raison principalement de problèmes de ressources, mais nous avons également exploité le retard pour préparer la tâche BR.010 (lancement d'une étude sur les leçons tirées de l'examen des réglementations nationales relatives aux micro-légers dans le cadre de l'ELA1) et renforcer la coopération avec la FAA dans ce domaine, ainsi que pour recueillir davantage d'informations sur l'expérience aux États-Unis en termes de règles LSA. L'Agence souhaite également souligner que le retard n'est pas lié au manque de compréhension de l'importance et de la priorité que représente l'aviation générale, comme le démontrent l'assouplissement de la Partie M, l'avis couvrant la licence L et l'avis visant le FCL, qui inclut une LAPL.

Page 4 (a) Commentaire général (LAMA EUROPE)

LA PETITE AVIATION (DE LOISIRS) EST À LA BASE DE TOUTE RÉUSSITE DANS L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE.

Tous les pilotes commencent par voler sur un petit avion, pas sur un Airbus, un Boeing, voire un Eurofighter. La source de 600 000 pilotes de loisirs (d'après Europe Air Sports), notamment des parachutistes, des pilotes de deltaplanes, d'ultralégers, de planeurs, de ballons à air chaud, voire même d'aéronefs légers motorisés constitue une vaste clientèle pour les industries aéronautiques européenne et américaine. Pour comprendre l'aérodynamique, la mécanique de vol, la mécanique, l'économie et l'impact environnemental d'un avion, il faut avoir de l'expérience et l'expérience s'acquiert par le biais de la petite aviation de loisirs. Pour exercer un travail avec enthousiasme dans le domaine de l'aviation, il faut pouvoir le vivre et acquérir de l'expérience. Pour être à même de concevoir un aéronef lourd qui soit utile, il faut pouvoir tirer les enseignements de sa propre expérience, comprendre les fondements et savoir ce dont il faut tenir compte en aéronautique.

Cela fait des années que les responsables l'ont compris aux États-Unis. Ils ont constaté les problèmes importants que posait le recrutement de personnel suffisamment et correctement qualifié dans les grandes entreprises aéronautiques. Ils ont admis que la stagnation de la croissance dans la petite aviation (nombre d'aéronefs et de pilotes) était directement liée à l'augmentation du coût d'achat et d'exploitation de petits aéronefs.

Au vu de la situation, le programme LSA (Light-sport Aircraft, aéronefs légers de sport) a été lancé aux États-Unis en 2004, avec l'objectif annoncé de réduire nettement le coût de base pour l'aviation privée et de loisirs. Ce but a été atteint en définissant une catégorie d'aéronefs non complexes, qui permet d'immatriculer des aéronefs sur la base d'une déclaration volontaire du constructeur par rapport à une norme industrielle acceptée (norme ASTM). Ce système permet à quiconque de voler en étant soumis à des exigences d'un niveau raisonnable en termes de formation et de suivi médical.

L'objectif était d'inverser la tendance à la baisse de la population du secteur et d'ainsi conserver la base pour l'industrie aéronautique. Cinq ans après l'annonce des nouvelles règles, il apparaît clairement que l'approche était justifiée et les résultats escomptés ont été atteints. Le nombre d'aéronefs et de pilotes a immédiatement augmenté, ainsi que la disponibilité de ressources pour les grandes entreprises aéronautiques.

Le modèle des États-Unis a alors été copié dans de nombreux pays, parfois avec de légères variantes en fonction des particularités nationales. Parmi ces pays figurent désormais les pays les plus peuplés au monde: la Chine et l'Inde. Des programmes similaires ont été adoptés pour jeter les bases de leur future industrie aéronautique.

À l'heure actuelle, les chefs de file sur tous les marchés des LSA sont des entreprises dont le siège est en Europe.

L'ironie est qu'aucun système semblable ne permet de faire voler en Europe ces aéronefs construits conformément aux réglementations LSA.

Nombreux sont ceux qui voyaient l'annonce de la création de la procédure ELA comme une promesse d'un équivalent européen. Toutefois, si la réglementation ELA représente un assouplissement important pour certaines catégories d'aéronefs, pour les aéronefs biplaces de sport, il en résulte une procédure nettement plus lourde pour la conception, la fabrication et l'exploitation que ne l'est le système LSA américain.

Nombreux sont ceux qui considèrent désormais que la solution consiste à créer une catégorie spécifique pour les avions de moins de 600 kg et à suivre le système LSA aussi fidèlement que possible.

*Réponse: Le champ d'application du MDM.032 est plus large que celui du LSA, mais propose de simplifier la Partie 21. La tâche BR.010 définira comment aller au-delà des simplifications apportées à la Partie 21 pour le sous-groupe des aéronefs ELA1.*

(LAA) Malheureusement, le présent DRC montre que l'EASA se trompe dans son approche de l'aviation de sport et de loisirs. Selon nous, il n'est pas possible de traiter l'aviation de sport et de loisirs de la même manière que le transport aérien commercial.

Il est de plus en plus évident que nous n'obtenons toujours pas ce que nous voulons et ce dont nous avons besoin - une réglementation LSA simple.

Selon nous, l'effort de réglementation actuel de l'EASA ne donne pas des résultats susceptibles de favoriser la poursuite du développement de l'aviation de sport et de loisirs. Nous pensons que le LSA pourrait devenir la catégorie de base pour l'aviation. Pour répondre aux besoins de nos membres, nous pensons que l'EASA devrait créer une catégorie de LSA autonome, compatible autant que possible avec le système LSA américain.

La conséquence positive de ceci pourrait être l'apparition d'un système LSA mondial, qui est notre objectif à long terme.

Au cours de la réunion AirVenture 2010, l'administrateur de la FAA Randy Babbitt a déclaré que le bilan du LSA était meilleur que prévu en matière de sécurité. Voilà bien la preuve, selon nous, que le concept LSA américain basé sur la déclaration volontaire et des réglementations d'entretien rationnelles ne pose pas de problèmes de sécurité. Comme 65 % des SLSA américains proviennent d'Europe, nous sommes convaincus que le même système peut être utilisé en Europe.

Le concept de LSA autonome pourrait fonctionner - autonome ne signifie pas nécessairement sans l'EASA, mais bien qu'il occupe une position particulière dans la hiérarchie des règles de l'EASA.

C'est ce qui a été fait aux États-Unis où la FAA a contribué à la création de la catégorie LSA dans le cadre des règles de la FAA, a conservé la fonction d'audit, mais ne la régit pas directement.

Nous sommes conscients que ceci nécessiterait une modification du règlement de base.

La LAA CR est disposée à participer aux travaux de préparation d'une telle modification.

*Réponse: L'offre d'assister l'EASA dans la tâche BR.010 est appréciée. Les modifications proposées suite à la tâche MDM.032(e), qui s'inscrivent dans le cadre des règles de la Partie 21, n'atteignent en effet pas l'objectif souhaité par la LAA CR. Le champ d'application de la règle LSA de la FAA constitue toutefois un sous-ensemble par rapport à celui de la tâche MDM.032 et n'est pas adapté à l'ensemble de la gamme d'aéronefs ayant une masse maximale de 2 000 kg.*

Page 4 Taxes et commissions de l'EASA

Les associations LAA CR et LAMA EUROPE sont heureuses que l'EASA déclare vouloir attirer l'attention de la Commission... mais craignent qu'il ne soit trop tard, car le niveau actuel de taxes et de commissions pose déjà un gros problème aux petites entreprises. La base des taxes et commissions de l'EASA repose sur la réglementation selon laquelle l'EASA doit être totalement autofinancée par les taxes et commissions qu'elle est en droit de déterminer. Les commissions existantes constituent une charge importante pour les petites entreprises. Ces entreprises produisent généralement quelque 10 à 150 aéronefs par an, avec un chiffre d'affaires s'échelonnant de 1 à 30 millions d'euros. La survie est pour ainsi dire impossible au vu des taxes et commissions actuelles.

Les taxes et commissions sont un problème connu depuis des années, une décision doit être prise au niveau politique = la Commission, dès que possible.

*Réponse: Noté.*

Pages 4 et 7 CS-23 Léger d'une MTOM n'excédant pas 1 200 kg

La LAA CZ et la LAMA EUROPE jugent la création de ce code superflue. En fait, la CS-VLA pourrait être étendue à 4 personnes et à une MTOM de 1 200 kg. Selon nous, l'explication selon laquelle nous avons besoin d'un tel code, car ...une grande majorité d'aéronefs existants... n'est pas valable, dans la mesure où le système ELA en cours d'élaboration s'appliquerait à de nouveaux aéronefs, et pas à des aéronefs existants.

Quoi qu'il en soit, la catégorie des aéronefs ayant une MTOM de 1 200 kg dispose déjà de tant de codes applicables, qu'il est souhaitable de réduire leur nombre plutôt que de l'augmenter!

En revanche, l'EASA devrait plutôt créer un système LSA correct basé sur l'ASTM. Il est notoire que la FAA envisage de créer un système fondé sur l'ASTM, y compris le FAR-23. Cette mesure pourrait constituer une avancée et plutôt que créer une CS-23 Léger, il serait judicieux de collaborer avec la FAA dans le cadre du système ASTM afin de disposer de normes aéronautiques mondiales.

*Réponse: A ce jour, l'Agence estime que le FAR Partie 23 Modification 7 constitue une norme éprouvée et appropriée pour des avions spécifiques. À plus long terme, l'Agence envisage de réexaminer les différentes normes en étroite collaboration avec la FAA qui a réalisé en parallèle une étude de procédure de certification (CPS) sur la Partie 23.*

Page 9 et 10 Entités qualifiées

Certains constructeurs de LSA et micro-légers ainsi que la LAA CZ ont participé à «l'étude de l'EASA sur la sous-traitance des tâches de certification» réalisée par Steria Mummert Consulting.

Les résultats de cette étude ont-ils été utilisés dans le présent DRC?

Pourquoi l'étude n'a-t-elle pas été publiée?

*Réponse: L'Agence vous remercie, ainsi que les autres membres participants du secteur, pour votre contribution à cette étude.*

*Il s'agit d'un rapport interne utilisé par l'Agence aux fins de mieux connaître leurs possibilités de sous-traitance. Comme mentionné ci-dessus, l'Agence prépare une mise à jour de la décision du conseil d'administration relative à la sous-traitance. Le rapport n'a pas été publié en raison des discussions délicates en cours.*

*L'étude n'a pas été utilisée pour le présent DRC, car ce dernier se contente d'en référer au travail de l'Agence pour mettre à jour la politique de sous-traitance du conseil d'administration.*

Page 10-11 7. Pièces qui ne nécessitent pas de formulaire 1 de l'EASA.

Sans la publication des commentaires, il est impossible de vérifier la présente proposition. La LAA CZ et la LAMA EUROPE ne sont pas d'accord avec la solution proposée.

Nous proposons de ne pas exiger l'utilisation du formulaire 1, au moins pour les aéronefs ELA1.

*Réponse: Les commentaires reçus ont abouti à une proposition moins libérale pour la réglementation ELA1, qui calme les discussions relatives à l'utilisation commerciale ou non commerciale de ces pièces. Elle constitue un compromis acceptable qui diffère de votre proposition, en ce qu'elle restreint davantage encore les exigences relatives à l'utilisation d'un formulaire 1 de l'EASA. La phase suivante prévue par la tâche BR.010 fournirait des options pour différentes approches.*

Page 11 Modifications en termes de marquage des pièces et de la traçabilité –

La LAA CZ et la LAMA EUROPE pensaient que les modifications initiales étaient conformes à l'effort visant à réduire la charge imposée aux constructeurs, alors que c'est l'inverse.

Comme nous n'avons pas accès aux commentaires de la Partie II, nous marquons notre désaccord avec les modifications proposées aux paragraphes 21A.804 et 21A.805.

*Réponse: La Partie II du DRC a été publiée entretemps et montre que le marquage des pièces doit être conservé pour des raisons de traçabilité et de lien avec les données de conception approuvées.*

Page 11 8. Modifications apportées à la CS-LSA

La LAA CZ et la LAMA EUROPE accueillent favorablement la création de spécifications de certification fondées sur l'ASTM F2245, pour les avions légers de sport.

Malheureusement, nous ne pouvons ajouter d'autres commentaires sur ce point, car la CS-LSA sera reprise dans la Partie II dont la date de publication n'est pas encore connue.

*Réponse: La CS-LSA pourra faire l'objet de commentaires après la publication de la Partie II du DRC. Ces commentaires seront examinés avant la publication de la CS-LSA début 2011.*

Page 13 9. Modifications et réparations standard

La LAA CZ et la LAMA EUROPE accueillent favorablement la présente annonce, mais craignent toutefois que la création de cette CS spécifique reposant sur l'AC 43-13 1B et 2B de la FAA ne prenne trop de temps.

*Réponse: L'Agence vous remercie pour votre soutien. La tâche MDM.048 devrait commencer en 2011, pour se terminer au second trimestre 2013. Nous explorons des moyens d'accélérer ces tâches dans la mesure du possible.*

Page 13-14 10. Harmonisation avec la FAA



Les associations LAA CZ et LAMA EUROPE sont satisfaites de cette déclaration. Nous pensons qu'il serait idéal de créer un système LSA mondial avec des normes techniques communes à l'échelle mondiale reposant sur l'ASTM.

*Réponse:* L'Agence vous remercie de soutenir la déclaration de l'EASA quant à son intention d'établir une harmonisation à long terme avec la FAA (et d'autres autorités) en matière de LSA, par le biais d'une étroite collaboration avec la FAA dans le suivi de son étude CPS FAR-23 CPS et dans le processus ASTM.

(13) Light Aircraft Association UK (association des aéronefs légers Royaume-Uni)

Note explicative III. (p2)

Comme la Partie II du présent DRC n'a pas encore été publiée, le tableau est incomplet et ne nous permet pas de fournir une réponse complète.

*Réponse:* La publication d'un DRC en deux parties n'est pas une procédure habituelle de l'Agence, mais offre l'avantage de contribuer à rattraper une partie du retard. L'Agence a particulièrement veillé à offrir une représentation fidèle des principaux commentaires émis et d'ajouter la version préliminaire de l'avis découlant de l'examen de tous les commentaires. La partie I constitue donc une base valable pour obtenir des réactions sur l'avis et est probablement un document plus facile à lire que les 500 pages de la Partie II du DRC.

Section a) 2) (p. 5)

La LAA soutient globalement la proposition de lancer une nouvelle consultation pour modifier le règlement de base, mais cette consultation doit être réalisée très rapidement: après tout, l'A-NPA 14-2006 a été publiée il y a quatre ans et s'est soldée par une demande de modification du règlement de base. Afin de favoriser l'innovation indispensable dans le secteur, l'EASA doit agir rapidement et fournir un environnement aux concepteurs et constructeurs d'aéronefs très légers, qui leur permette d'agir sans les contraintes de dépenses et de ressources inhérentes aux systèmes DOA/POA existants, ainsi que d'assurer à l'utilisateur final des coûts et des avantages d'exploitation proportionnés.

Section b) (p6+)

La LAA soutient globalement les modifications apportées par rapport au NPA 2008-07. Encore une fois, l'industrie doit disposer de toute urgence de ces propositions. Les nouvelles spécifications CS-LSA, CS-23Léger, CS-«Modifications et réparations standard», ainsi que CS-VLA et CS-22 révisées doivent être publiées de toute urgence (au plus tard au moment de la publication des modifications de la Partie 21).

*Réponse:* L'Agence remercie le commentateur de son soutien et propose d'accélérer les différentes tâches de suivi (p.ex., MDM.032(d) et BR.010) conformément au plan de réglementation publié. Nous explorons des moyens d'accélérer ces tâches dans la mesure du possible. La première norme, CS-LSA, sera déjà publiée début 2011. D'autres «normes» sont en cours d'application par le biais de conditions particulières.

Section b) 6) (p. 9) (Entités qualifiées)

Il serait appréciable que les «appels d'offres» dans ce cas fassent l'objet d'une annonce plus large. La publication d'un appel d'offres sur votre site Internet, sans qu'elle soit annoncée, n'est d'aucune utilité. Pourrait-on envisager de disposer d'un service d'abonnement par courrier électronique, consistant à envoyer un courriel à tous les abonnés au moment de la publication d'un appel d'offres?

*Réponse: Les appels d'offres ouverts sont publiés par le bureau de publication du Journal officiel de l'UE et sont, au moment de leur publication, ajoutés sur la page suivante: [EASA procurement webpage](#). Un abonnement à une notification par courrier électronique renvoyant vers la page Internet de l'EASA n'est pas possible.*

*Il est toutefois possible de s'abonner à TED (Tenders Electronic Database), une base de données électronique reprenant tous les appels d'offres de l'Union européenne dans les langues officielles de l'UE. Les informations et consignes d'accès et de notification sur la base de profils de recherche spécifiques sont disponibles à l'adresse suivante: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.*

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Généralités

Plusieurs paragraphes font référence à 21A.14 (b) ou (c) par le biais de la formulation «aéronef défini au paragraphe 21A.14(b) et (c)». Doit-on comprendre que cette formulation définit la catégorie d'aéronefs et n'implique pas que la conception de l'aéronef a réellement été approuvée en vertu du paragraphe 21A.14 (b) ou (c)? La réponse à cette question permettra de comprendre si les avantages du nouveau système (p.ex., la production en vertu de la sous-partie L, pièces produites par le propriétaire) sont également applicables aux types d'aéronefs dont la conception a été approuvée avant cette évolution de la règle ou dans le cadre de la norme supérieure que constitue un DOA pleinement approuvé.

*Réponse: Lorsque les exigences font référence aux «aéronefs définis aux paragraphes 21A.14(b) ou (c)», il s'agit d'une catégorie de produits relevant de ce paragraphe. La référence s'étendrait dès lors également aux produits déjà approuvés conformément aux règles actuelles. Dans l'avis, la référence est désormais, le cas échéant, remplacée par les termes ELA1 et ELA2 pour lesquels le présent avis propose des définitions en vue de modifier la réglementation 1702/2003.*

21A.14 (b) et (c)

Ce paragraphe aborde également les moteurs et hélices. Comment sont-ils liés à la sous-partie L et aux paragraphes 21A.307 (b) et (c) si la conception est incluse dans l'aéronef ou si la conception a déjà été approuvée par un DO en conformité avec la sous-partie J? Est-il, par exemple, possible de produire un moteur pour un aéronef conformément au paragraphe 21A.14, point (b) ou (c) en vertu de la sous-partie L? Des pièces pour ce moteur peuvent-elles également être produites sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef?

*Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Une partie du commentaire n'est donc plus applicable.*

*En ce qui concerne la certification de pièces sans formulaire 1 de l'EASA, il est en effet prévu de permettre l'installation de ces pièces lorsqu'elles sont conformes à la conception approuvée. Ainsi, des pièces de moteurs automobiles, approuvées avec l'aéronef, peuvent être installées sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef.*

21A.377 (b) et (c)

Dans la section B - Matériaux pour la sous-partie G, le niveau de recherche 3 a été supprimé récemment, or, il apparaît à nouveau dans ce paragraphe.

*Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.*

21A.353 (b)

Un organisme combiné de conception et de production relevant de la sous-partie L - ne pourrait pas signer une disposition DO-PO avec un DO différent en plus de son champ d'application principal.

*Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.*

21A.383 (c)

La référence «en vertu du paragraphe 21A.307» a été supprimée il y a quelques années dans le texte correspondant de la sous-partie G, parce qu'elle ne permettait pas la délivrance d'un formulaire 1 de l'EASA «conformité uniquement» / «prototype».

*Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.*

21A.385 (n)

La référence «en vertu du privilège du paragraphe 21A.383(f)» doit être remplacée par «...21A.383(e)».

*Réponse: L'Agence a décidé de retirer la proposition de la sous-partie L. Le commentaire n'est donc plus pertinent.*

21A.439 Production des pièces de réparation

Ce paragraphe doit également aborder la possibilité de pièces produites sous la responsabilité du propriétaire de l'aéronef, sinon, ce paragraphe irait à l'encontre du paragraphe 21A.307, points (b) et (c).

*Réponse: N'est pas accepté. Ce paragraphe 21A.307 n'est pas destiné à modifier les exigences d'entretien. Ce point sort du champ d'application de la présente tâche de réglementation.*

Sous-partie L dans l'ensemble

Nous ne voyons pas d'intérêt réel à créer une sous-partie L.

- Comme le montrent déjà les paragraphes 21A.377(b) et 21A-383 (c), le risque est élevé que cette sous-partie diffère involontairement des exigences correspondantes de la sous-partie J ou G. La sous-partie L, si elle est vraiment nécessaire, devrait simplement aborder la combinaison des agréments DO et PO, mais les exigences proprement dites devraient être conservées dans les sous-parties J et G.

- Quels sont les avantages pour l'industrie? La réduction des coûts envisagée risque d'être marginale à long terme, car les exigences à surveiller restent les mêmes et l'implication de l'EASA (partie DO) et celle de la NAA (partie PO) risquent de diverger dans ce processus de surveillance.

*Réponse: L'Agence reconnaît que la sous-partie L proposée n'apporte pas de différences significatives aux exigences individuelles des DOA et POA. L'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base permet déjà de transférer la responsabilité relative à un POA à l'Agence. L'Agence conclut donc que la sous-partie L n'offre pas suffisamment d'avantages et complique trop les règles, comme le formule la présente réaction. L'Agence a décidé de retirer la proposition de sous-partie L.*

(15) CAA Royaume-Uni

Page 2 paragraphes n°: III 4) et IV

Commentaire: La CAA attend avec impatience de recevoir la Partie II du document de commentaires qui fournira des commentaires plus complets sur toutes les propositions, Partie I et Partie II.

Voici quelques exemples illustrant le besoin de comprendre l'ensemble du DRC:-

La déclaration en page 4, selon laquelle «le NPA a reçu un accueil mitigé», doit être placée dans son contexte en fournissant le commentaire et la réaction de l'EASA.

*Réponse: De nombreux commentateurs ont émis un commentaire similaire, à savoir que la proposition allait dans la bonne direction, mais n'apportait pas la solution attendue, à savoir semblable au système LSA de la FAA. Comme ceci impliquerait une modification du règlement de base, l'Agence propose d'effectuer la seconde phase au travers de la tâche BR.010.*

La référence reprise en page 5 relative à la dérégulation d'un certain segment de l'aviation légère semble aller à l'encontre des principes de l'OACI et de la délivrance d'un certificat de navigabilité international. La délivrance d'un certificat de navigabilité par l'OACI demande qu'une personne privée ou un organisme assume la responsabilité d'un produit ou d'une pièce.

*Réponse: La conformité aux exigences de l'OACI constitue un aspect important, qui doit être pondéré en fonction du souhait de développer plus avant l'aviation générale en maintenant un niveau approprié de sécurité.*

Référence en page 5, paragraphe (a), sous-paragraphe 2, deuxième puce. Bien que ce point semble indiquer l'intention d'harmoniser les évolutions futures du règlement de base avec la FAA et Transport Canada, nous estimons que l'harmonisation devrait être étendue à la proposition pour produire des normes CS supplémentaires.

*Réponse: Notre intention est d'harmoniser les procédures et les normes dans la mesure du possible. L'élaboration de normes harmonisées pourrait évoluer vers une solution demandant l'application de moins de normes.*

Page 5, sous-paragraphe 2, quatrième puce. L'acceptation des propositions selon lesquelles certains aéronefs ELA ne nécessiteront pas de certificat de type de moteur ou d'hélice dépend de la taille et du type d'opération autorisés. Par exemple, cette mesure peut être acceptable pour un aéronef biplace de construction amateur, mais pas pour des aéronefs plus performants disposant d'un agrément IMC (comme le Cessna 172 et PA-28 (180)).

*Réponse: Ce point devrait en effet être réexaminé dans le cadre de la tâche BR.010 proposée.*

Page 6 paragraphe n°: (b) «L'avis relatif à la Partie 21 et les modifications par rapport au NPA», sous-paragraphe 1

Commentaire: Le concept initial repris au NPA 2008-07 s'appliquait à une exploitation non commerciale. L'exemple dans la seconde phrase indique que ce principe n'a pas été retenu dans les modifications proposées, décrites dans le présent document de réponse aux commentaires. Nous aimerions que ce point soit éclairci.

*Réponse: Les critères d'utilisation du formulaire 1 de l'EASA sont rendus plus rigoureux et permettent donc également une application commerciale.*

Page 6 paragraphe n°: (b) Sous-paragraphe 2, remarque sous le titre «CS-VLA» (seconde puce)

Commentaire: Nous remarquons que la tâche de réglementation VLA.008 pourra être étendue au CS-VLA aux fins d'inclure le VFR et l'IMC de nuit et notons que ceci pourrait avoir un impact important sur le bilan de sécurité de tels aéronefs. Ce point requiert un examen attentif et une harmonisation avec la FAA et Transport Canada.

*Réponse: Nous convenons que l'impact sur la sécurité doit être réexaminé dans le cadre de cette tâche. L'harmonisation avec la TCCA et FAA et l'expérience de ces organismes constitueront un aspect important.*

Page 7 paragraphe n°: (b) Sous-paragraphe 2, remarque sous le titre «CS-23» (troisième puce)

Commentaire: CS-23 Léger, FAR-23 modification 7 est une norme publiée par le gouvernement américain le 14 septembre 1969. Nous convenons que de nombreux aéronefs ont été conçus et construits en fonction de cette norme et que certains disposent toujours des «droits du grand-père». Certaines modifications de conception s'en réfèrent d'ailleurs toujours à ces exigences antérieures. Toutefois, tout aéronef ayant subi des modifications importantes ou tout nouvel aéronef fabriqué depuis lors aura été conçu selon des normes plus récentes. Ceci permet au constructeur de tenir compte de problèmes de conception dont une version antérieure de FAR-23 ne tiendrait pas suffisamment compte, notamment la tolérance des structures composites à la fatigue ou aux dégâts. Les normes JAR-23 et CS-23 étaient fondées sur la FAR 23-42 du 4 février 1991. Toute proposition visant à créer une norme de certificat de navigabilité, CS-23 Léger, devrait reposer sur les normes CS-23 les plus récentes, qui sont en grande partie harmonisées par rapport à la FAR-23.

*Réponse: Les avions conçus et certifiés en fonction de la FAR Partie 23 modification 7 n'ont pas été remis en question et représentent la grande majorité de la flotte actuelle. Nous pensons donc qu'il peut s'agir d'une norme de navigabilité applicable aux avions de conception similaire, pour autant que la base de certification soit modifiée lorsque les exigences ne sont pas adaptées (notamment pour les structures en composite).*

Page 7 paragraphe n°: (b) Sous-paragraphe 2, remarque sous le titre «CS-22» (quatrième puce)

Commentaire: La CAA estime que, pour des raisons d'efficacité, toute démarche visant à rationaliser les normes de conception de la CS-VLA et de la CS-23 Léger proposée doit aboutir avant de créer une nouvelle norme telle que la CS-23 Léger. L'harmonisation doit se poursuivre dans le cadre des activités avec la FAA et Transport Canada.

*Réponse: L'introduction d'une norme CS-23 Léger reposant sur la FAR Partie 23 modification 7 est vue comme une approche pragmatique, qui, à un stade ultérieur, doit être réexaminée et peut-être fusionnée conformément aux idées exprimées dans le DRC.*

Page 8 paragraphe n°: 3

Commentaire: À quel stade les données du DOA simplifié seraient-elles requises? Pourraient-elles l'être avant la délivrance d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol?

*Réponse: Le DOA ne constituerait en aucun cas une exigence. Le scénario décrit illustre le cas dans lequel une entreprise peut commencer sans DOA et, en fonction de son activité, passer à un DOA permettant davantage d'efficacité dans le maintien de la navigabilité.*

Page 10 paragraphe n°: 6 «Entités qualifiées», (seconde puce): «le postulant doit être en mesure de proposer une entité qualifiée qu'il a sélectionnée, à soumettre à l'approbation de l'Agence».

Commentaire: Nous remarquons que le conseil d'administration de l'EASA n'a pas encore adopté de stratégie en termes d'utilisation des QE. La CAA suggère que l'un des facteurs à envisager consiste à ce que les postulants puissent choisir le parcours de moindre difficulté pour obtenir l'agrément. Dans quelle mesure l'Agence ne devrait-elle pas affecter une entité qualifiée habilitée en fonction du lieu géographique pour pouvoir disposer des avantages linguistiques et culturels? La question de la normalisation sera également cruciale.

*Réponse: La stratégie d'utilisation des entités qualifiées demanderait des règles du jeu équitables qui, grâce à la normalisation, permettraient d'éviter l'utilisation du «maillon faible» pour obtenir une certification.*

Page 11 paragraphe n°: (b) Sous-paragraphe 7

Commentaire: La proposition révisée ne demande qu'un formulaire 1 de l'EASA pour les commandes de vol de la structure primaire ou les pièces à durée de vie limitée et exige des propriétaires d'aéronefs ELA 1 de fournir une attestation de conformité reposant sur une conception approuvée. Tout aéronef susceptible d'obtenir un certificat de navigabilité OACI doit utiliser des pièces soumises à une certification par formulaire 1 de l'EASA, la production limitée par des organismes de maintenance dûment agréés étant autorisée. Lorsque des propriétaires produisent une attestation de conformité, les responsabilités ne sont pas clairement établies. Les aéronefs ainsi modifiés devraient être limités à une autorisation de vol et ne devraient pas être utilisés en exploitation commerciale.

*Réponse: La proposition révisée reprend la proposition initiale relative à l'ELA2 et a renforcé les restrictions associées à l'ELA1. Le propriétaire produira une attestation de conformité et sera responsable de l'acceptation des pièces dans son aéronef.*

Page 14 paragraphe n°: (b) Sous-paragraphe 10, Harmonisation avec la FAA

Commentaire: La CAA convient que, sauf dispositions spéciales prises par des postulants se trouvant en dehors de l'EASA, il serait impossible pour l'EASA d'agir en tant qu'État de conception. Ceci concerne en particulier les produits qui sont approuvés aux États-Unis comme aéronefs sous LSA de l'OACI pouvant prétendre à un certificat de navigabilité EASA OACI.

*Réponse: Noté. Cette question mérite d'être examinée plus en détail.*

Page 14 paragraphe n°: 2, dernière phrase

Commentaire: L'énoncé selon lequel «L'approche européenne du RTC ou TC pour les LSA n'empêchera pas l'exportation de LSA européens aux États-Unis, s'ils ne disposent pas d'un certificat de navigabilité individuel» n'est pas parfaitement compris. Un complément d'information est nécessaire.

*Réponse: Cette déclaration est liée aux citations de l'ordonnance 8130.2F présentées dans ce paragraphe de la partie I du DRC. Comme le type d'aéronef satisfait aux conditions de certification, voire dispose d'un certificat de type (restreint) de l'EASA, cette mesure représenterait la «certification similaire dans son pays d'origine».*

*Donc, l'aéronef pourrait obtenir un certificat de navigabilité spécial dans la catégorie LSA.*

(16) Un membre autrichien du comité de l'EASA

Commentaire général/justification:

Le DRC n'ayant pas été publié dans son intégralité - la partie reprenant les commentaires et les réponses de l'EASA manque toujours (non disponible sur la page d'accueil de l'EASA) - le délai imparti pour soumettre des commentaires est trop court.

Proposition:

Prolonger le délai imparti pour soumettre des commentaires sur le présent DRC, car la partie du DRC comprenant les commentaires des parties prenantes ainsi que les réponses de l'EASA n'est toujours pas publiée.

*Réponse: N'est pas accepté. La publication d'un DRC en deux parties n'est pas une procédure habituelle de l'Agence, mais offre l'avantage de contribuer à rattraper une partie du retard.*

*L'Agence a particulièrement veillé à offrir une représentation fidèle des principaux commentaires émis et d'ajouter la version préliminaire de l'avis découlant de l'examen de tous les commentaires. La partie I constitue donc une base valable pour obtenir des réactions sur l'avis et est probablement un document plus facile à lire que les 500 pages de la Partie II du DRC.*

Sous-partie B

21A.14

Commentaire/justification/proposition:

Les définitions mentionnées dans ce paragraphe doivent correspondre à celles appliquées dans toutes les autres Parties pertinentes des règles de mise en œuvre.

La définition de l'ELA1 dans la Partie M doit être conforme à celle de la Partie 21

*Réponse: La proposition de modification de la Partie M est introduite dans le présent avis.*

(c) 7. un moteur à pistons

Commentaire: En ce qui concerne les moteurs à pistons de tous types, même ceux qui ne sont pas utilisés pour des produits du paragraphe 21A14(c), la procédure de certification ELA peut-elle être envisagée, y compris pour des moteurs très complexes équipés d'un système FADEC et d'un turbocompresseur?

*Réponse: Accepté. Le paragraphe 21A.14(c) a été corrigé pour n'autoriser que les moteurs et hélices installés sur les aéronefs définis au paragraphe 21A.14(c)*

21A.47

Il faut clarifier si le transfert de TC est possible pour un aéronef, lorsque l'Agence a approuvé un programme de certification, dans le cas où les exigences de qualification relatives à l'admissibilité visées au paragraphe 21A.14 ne sont pas satisfaites et où le nouveau titulaire de TC ne détient pas d'AP relatif au DOA ou POA. (Voir également le paragraphe 21A.116)

*Réponse: Lorsque l'Agence approuve un programme de certification, les exigences d'admissibilité sont satisfaites. Ce point est couvert par la modification apportée au paragraphe 21A.14.*

*Un transfert ne serait toutefois possible que lorsque la personne physique ou morale est en mesure de répondre aux obligations définies par la modification proposée du paragraphe 21A.47 (voir DRC 2008-06).*

Sous-partie D

21A.98 (a)

Commentaire/justification:

Ce sous-paragraphe n'est pas clair. L'applicabilité - telle qu'elle est mentionnée - est équivoque et risque d'être sujette à différentes interprétations. La lecture de ce paragraphe en parallèle avec le paragraphe 21A.14 risque de dérouter les postulants.

Proposition:

Nous suggérons l'utilisation de puces pour le paragraphe d'applicabilité.

*Réponse: Partiellement accepté. Le paragraphe a été remanié pour améliorer la lisibilité.*

Sous-partie D

21A.98 (b) et (c)

Commentaire

Nous aimerions ajouter un commentaire général selon lequel l'utilisation des spécifications de certification pour les agréments généraux mentionnés dans ce sous-paragraphe n'est pas conforme au règlement de base 216/2010 et dépasse le cadre du mandat et des responsabilités de l'EASA.

*Réponse:* La CS proposée pour les réparations standard englobera des réparations ou modifications spécifiques, pas des agréments généraux. Il relève de la responsabilité de l'EASA d'élaborer des spécifications de certification et des méthodes acceptables de conformité à utiliser dans la procédure de certification. (Article 19 du règlement de base). Cette nouvelle norme CS sera donc élaborée pour la certification des modifications standard.

Sous-partie L

Commentaire/justification:

Nous n'appuyons pas cette sous-partie, parce qu'elle accroît la charge administrative pour la communauté aéronautique concernée par ces exigences.

La sous-partie L doit uniquement aborder l'objet, l'admissibilité, l'application, la délivrance et le transfert d'agrément.

La sous-partie L ne doit pas couvrir les exigences détaillées relatives à l'agrément de DOA et POA. Elle doit uniquement comporter des références à la sous-partie F, G ou J.

La procédure d'agrément ne doit pas être différente de cette sous-partie et doit permettre des agréments d'organismes moins complexes conformément à la sous-partie F en ce qui concerne la production, ainsi que des procédures alternatives au DOA. Seules des exigences moins restrictives que celles mentionnées à la sous-partie F, G ou J doivent être stipulées dans la sous-partie L.

*Réponse:* L'Agence reconnaît que la sous-partie L proposée n'apporte pas de différences significatives aux exigences individuelles des DOA et POA. L'article 20, paragraphe 2, point b) ii) du règlement de base permet déjà de transférer la responsabilité relative à un POA à l'Agence. L'Agence conclut donc que la sous-partie L n'offre pas suffisamment d'avantages et complique trop les règles, comme le formule la présente réaction. L'Agence a décidé de retirer la proposition de sous-partie L.

21A.436 Réparations standard

Applicabilité: Voir le commentaire concernant le paragraphe 21a.98.

*Réponse:* Partiellement accepté. Le paragraphe a été remanié pour améliorer la lisibilité.

CS-23 Léger:

Commentaire: Il faudrait clarifier si l'applicabilité proposée et le contenu technique sont conformes à l'annexe 8 de l'OACI.

*Réponse:* Le CS-23 Léger serait conforme à l'annexe 8 de l'OACI.