

## Proposition de

### RÈGLEMENT (CE) n° .../...DE LA COMMISSION

du [...]

**modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, en vue d'assurer la poursuite de l'exploitation de certains aéronefs immatriculés dans les États membres**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité établissant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne<sup>1</sup> (ci-après le «règlement de base»), et notamment ses articles 2, 5 et 6,

vu le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production<sup>2</sup> (ci-après le «règlement de la Commission»), et notamment son article 2 et les paragraphes 21A.173(b)(2) et 21A.184 de son annexe (Partie 21),

considérant ce qui suit:

- (1) les aéronefs soumis aux dispositions du règlement de base doivent tous faire l'objet d'un certificat de navigabilité ou d'une autorisation de vol conformément au règlement de la Commission, avant le 28 mars 2007; cette date est le dernier délai prévu par l'article 56 du règlement de base, au-delà duquel aucune activité de conception, qui est de la responsabilité de l'Agence, ne pourra être exercée par des États membres; en l'absence d'un tel certificat ou d'une telle autorisation de vol, les aéronefs ne pourront plus être utilisés par des opérateurs de la Communauté sur le territoire des États membres;
- (2) le règlement de la Commission exigeait que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») établisse, avant le 28 mars 2007, la définition approuvée indispensable pour délivrer des certificats de navigabilité ou des autorisations de vol pour un certain nombre d'aéronefs, immatriculés dans les États membres au moment de l'entrée en vigueur du règlement de la Commission,

---

<sup>1</sup> JO n° L 240 du 7.9.2002, p. 1. Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 (JO n° L 243 du 27.9.2003, p. 5).

<sup>2</sup> JO n° L 243 du 27.9.2003, p. 6. Règlement tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 (JO n° L 122 du 9.5.2006, p. 16).

qui n'avaient pas été couverts par les dispositions de son article 2, paragraphe 3, point a); cette définition n'a pu être établie par manque d'assistance de la part des concepteurs de ces produits;

- (3) si des certificats de navigabilité, permanents, ne devaient être délivrés que lorsque l'Agence peut approuver la conception de l'aéronef suite à une évaluation technique du produit, des certificats de navigabilité restreints pourraient être délivrés pour une durée limitée afin de permettre la poursuite de l'exploitation de bon nombre de ces aéronefs et de laisser à l'Agence le temps d'examiner leur conception; ces certificats de navigabilité restreints doivent être émis sur la base des spécifications de navigabilité particulières telles que requises par les dispositions de l'article 5, paragraphe 3, point b), et de l'article 15, paragraphe 1, point b), du règlement de base et de la Partie 21A.184 du règlement de la Commission; l'adoption de ces spécifications par l'Agence n'est plus possible avant le 28 mars 2007:
- (4) comme cela a été fait pour la plupart des aéronefs titulaires d'un certificat de type délivré par un État membre avant le 28 septembre 2003, il est possible d'établir une définition approuvée en se référant à celle de l'État de conception; cette détermination ne concernera que les aéronefs pour lesquels les États membres ont délivré des certificats de navigabilité tels que définis par le règlement de la Commission, ce qui exclut les certificats de navigabilité restreints et les autorisations de vol; il convient aussi de s'assurer de ne prendre en compte que les aéronefs pour lesquels le représentant autorisé de l'État de conception accepte, dans le cadre d'arrangements de travail, d'aider l'Agence à assurer le contrôle continu de la définition approuvée ainsi établie;
- (5) l'établissement de la définition approuvée nécessite de modifier l'article 2 du règlement de la Commission; or, comme cette modification risque de nuire à la compréhension de l'article, il convient de le remanier;
- (6) l'article 2, paragraphe 3, point a), du règlement de la Commission ne fait référence qu'aux aéronefs qui possèdent un certificat de type; un certain nombre d'aéronefs qui devraient bénéficier de la mesure relative aux droits acquis, spécifiée dans cet article, n'ont jamais été titulaires d'un certificat de type parce que ce document n'était pas exigé par les normes OACI en vigueur lorsqu'ils ont été conçus et certifiés; une clarification s'impose afin que ces aéronefs puissent continuer de faire l'objet d'un certificat de navigabilité;
- (7) l'examen de la présente affaire a mis en évidence une erreur rédactionnelle dans la Partie 21A.173(b)(2) et la Partie 21A.184, qui font référence aux «spécifications de certification spécifiques» plutôt qu'aux «spécifications de navigabilité particulières» comme spécifié à l'article 5, paragraphe 3, point b), et à l'article 15, paragraphe 1, point b), du règlement de base; le texte devrait être modifié pour éviter toute confusion et toute incertitude juridique;
- (8) les mesures énoncées dans le présent règlement se fondent sur l'avis formulé par l'Agence<sup>3</sup> conformément à l'article 12, paragraphe 2, point b), et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement de base;

---

<sup>3</sup> Avis n° 5/2005

- (9) les mesures énoncées dans le présent règlement sont conformes à l'avis<sup>4</sup> du comité de l'Agence européenne de la sécurité aérienne institué par l'article 54, paragraphe 3, du règlement de base;
- (10) le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission doit donc être modifié en conséquence;

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

L'article 2 du règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission est remplacé par les articles suivants:

« Article 2

*Certification des produits, pièces et équipements*

1. Les produits, pièces et équipements, doivent faire l'objet de certificats spécifiés dans la Partie 21.
2. Par dérogation au paragraphe 1, les aéronefs, y compris les produits, pièces et équipements embarqués, qui ne sont pas immatriculés dans un État membre ne sont pas soumis aux dispositions des sous-parties H et I de la Partie 21.
3. Lorsqu'il est fait référence à la Partie 21 pour appliquer et/ou se conformer aux dispositions de la Partie M et que cette Partie n'est pas en vigueur, les règlements nationaux appropriés s'appliquent en lieu et date de celle-ci.

*Article 2 bis*

*Maintien de la validité des certificats de type, des certificats de type supplémentaires et des certificats de navigabilité associés*

1. En ce qui concerne un produit qui possède un certificat de type, ou un document permettant l'émission d'un certificat de navigabilité, délivré avant le 28 septembre 2003 par un État membre, les dispositions suivantes sont applicables:
  - a) L'on considère qu'un tel produit possède un certificat de type délivré conformément à ce règlement lorsque:
    - i) sa base de certification de type était:
      - la base de la certification de type JAA, pour les produits qui ont été certifiés dans le cadre des procédures JAA définies dans leur fiche de caractéristiques JAA; ou

---

<sup>4</sup> [À formuler]

- pour les autres produits, la base de la certification de type telle que définie dans la fiche de caractéristiques du certificat de type de l'État de conception, si celui-ci était:
  - un État membre, à moins que l'Agence n'estime, compte tenu, notamment, des codes de navigabilité utilisés et de l'expérience de service, que cette base de certification de type ne prévoit pas un niveau de sécurité équivalent à celui requis par le règlement de base et le présent règlement; ou
  - un État avec lequel un État membre a conclu un accord de navigabilité bilatéral ou un arrangement similaire en vertu duquel ces produits ont été certifiés sur la base des codes de navigabilité de cet État membre de conception, à moins que l'Agence n'estime que les codes de navigabilité utilisés ou l'expérience de service ou le système de sécurité de cet État de conception ne prévoit pas un niveau de sécurité équivalent à celui requis par le règlement de base et le présent règlement;
  - l'Agence doit entreprendre une première évaluation des conséquences de ces deux dernières dispositions afin de formuler un avis destiné à la Commission, qui comprendra éventuellement des propositions de modification du présent règlement.
- ii) les exigences en matière de protection de l'environnement étaient celles mentionnées dans l'annexe 16 de la Convention de Chicago et applicables au produit;
- iii) les directives applicables en matière de navigabilité étaient celles de l'État de conception.
- b) La conception d'un aéronef particulier, signalé sur le registre d'un État membre avant le 28 septembre 2003, est considérée avoir été approuvée conformément au présent règlement lorsque:
  - i) sa définition de type de base faisait partie d'un certificat de type mentionné au paragraphe a);
  - ii) toutes les modifications apportées à cette définition de type de base, qui n'étaient pas de la responsabilité du titulaire de certificat de type, avaient été approuvées; et que
  - iii) les consignes de navigabilité émises ou adoptées par l'État membre d'immatriculation avant le 28 septembre 2003 étaient respectées, y compris toutes variantes aux consignes de navigabilité de l'État de conception acceptées par l'État membre d'immatriculation.
- c) L'Agence doit déterminer le certificat de type des produits non conformes au paragraphe a) avant le 28 mars 2007.
- d) L'Agence doit déterminer, avant le 28 mars 2007, la fiche de caractéristiques du certificat de type concernant le niveau de bruit de tous les produits dont il est question au paragraphe a). D'ici là, les États membres peuvent continuer de délivrer des certificats acoustiques conformément aux réglementations nationales en vigueur.

2. En ce qui concerne les certificats de type supplémentaires délivrés par un État membre dans le cadre des procédures JAA ou des procédures nationales en

vigueur, et en ce qui concerne les modifications apportées aux produits, proposées par une personne autre que le titulaire du certificat de type du produit, puis approuvées par un État membre dans le cadre des procédures nationales en vigueur, lorsque le certificat de type supplémentaire, ou la modification, était valide à la date du 28 septembre 2003, le certificat de type supplémentaire, ou la modification, sont réputés avoir été délivrés dans le cadre du présent règlement.

3. En ce qui concerne les produits pour lesquels un processus de certification de type était initié via les JAA ou un État membre au 28 septembre 2003:
  - a) si un produit est en cours de certification auprès de plusieurs États membres, le projet le plus avancé doit servir de référence;
  - b) le paragraphe 21A.15(a), (b) et (c) de la Partie 21 ne s'applique pas;
  - c) par voie de dérogation au paragraphe 21A.17(a) de la Partie 21, la base de certification de type doit être établie par les JAA ou, le cas échéant, par l'État membre à la date de la demande de l'approbation;
  - d) les démonstrations de conformité faites dans le cadre des procédures JAA ou des États membres sont réputées avoir été réalisées par l'Agence aux fins de conformité avec le paragraphe 21A.20(a) et (b) de la Partie 21.
  
4. En ce qui concerne les produits qui possèdent un certificat de type national, ou un certificat équivalent, et pour lesquels le processus d'approbation des modifications apportées par un État membre n'était pas finalisé au moment de la détermination du certificat de type conformément à ce règlement:
  - a) si un processus d'approbation est en cours au sein de plusieurs États membres, le projet le plus avancé doit servir de référence;
  - b) le paragraphe 21A.93 de la Partie 21 ne s'applique pas;
  - c) la base de certification de type applicable doit être celle établie par les JAA ou, le cas échéant, par l'État membre, à la date de la demande de l'approbation des modifications;
  - d) les démonstrations de conformité faites dans le cadre des procédures JAA ou des États membres sont réputées avoir été réalisées par l'Agence aux fins de conformité avec le paragraphe 21A.103(a)(2) et (b) de la Partie 21.
  
5. En ce qui concerne les certificats de type supplémentaires pour lesquels un processus de certification était initié par un État membre en date du 28 septembre 2003 dans le cadre des procédures JAA applicables et relatives aux certificats de type supplémentaires, et en ce qui concerne les modifications majeures apportées aux produits, proposées par des personnes autres que le titulaire du certificat de type du produit, et pour lesquelles un processus de certification était initié par un État membre au 28 septembre 2003 dans le cadre des procédures nationales en vigueur:
  - a) si un processus de certification était initié par plusieurs États membres, le projet le plus avancé doit servir de référence;
  - b) le paragraphe 21A.113 (a) et (b) de la Partie 21 ne s'applique pas;

- c) la base de certification applicable doit être celle établie par les JAA ou, le cas échéant, par l'État membre, à la date de la demande du certificat de type supplémentaire ou de l'approbation des modifications majeures;
  - d) les démonstrations de conformité faites dans le cadre des procédures JAA ou des États membres sont supposées avoir été réalisées par l'Agence aux fins de conformité avec le paragraphe 21A.115(a) de la Partie 21.
6. En ce qui concerne les produits qui possédaient un certificat de type national, ou un certificat équivalent, et pour lesquels le processus d'approbation d'une conception de réparation majeure effectuée par un État membre n'était pas finalisé au moment de la détermination du certificat de type conformément au présent règlement, les démonstrations de conformité faites dans le cadre des procédures JAA ou de l'État membre sont réputées avoir été faites par l'Agence aux fins de conformité avec le paragraphe 21A.433(a) de la Partie 21.
7. Un certificat de navigabilité, délivré par un État membre et attestant de la conformité avec un certificat de type déterminé conformément au paragraphe 1, est supposé être conforme au présent règlement.

#### *Article 2 ter*

##### *Poursuite de l'exploitation de certains aéronefs immatriculés par des États membres*

1. En ce qui concerne un aéronef qui n'est pas couvert par les dispositions de l'article 2 bis et qui s'est vu délivrer un certificat de navigabilité avant le 1<sup>er</sup> juillet 2006 par un État membre, et qui figurait sur son registre à cette date, des spécifications de navigabilité particulières sont supposées avoir été délivrées conformément au présent règlement dans les conditions suivantes:
- a) les spécifications de navigabilité particulières applicables sont la fiche de caractéristiques du certificat de type et la fiche de caractéristiques du certificat de type concernant le niveau de bruit, ou des documents équivalents, de l'État de conception, à condition que l'État de conception ait conclu des arrangements de travail avec l'Agence, couvrant le maintien de la navigabilité de la conception d'un tel aéronef;
  - b) les exigences en matière de protection de l'environnement sont celles mentionnées dans l'annexe 16 de la Convention de Chicago, et applicables à l'aéronef;
  - c) les directives applicables en matière de navigabilité sont les informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité de l'État de conception.
2. Les spécifications de navigabilité particulières mentionnées au paragraphe 1 doivent permettre la poursuite du type d'opérations que l'aéronef est actuellement autorisé à effectuer, et sont valables jusqu'au 28 mars 2012, à moins qu'elles ne soient remplacées par un agrément en matière de conception et d'environnement délivré par l'Agence conformément au présent règlement.

## *Article 2 quater*

### *Maintien de la validité des certificats des pièces et équipements*

1. L'approbation des pièces et des équipements délivrée par un État membre et valide à la date du 28 septembre 2003 est supposée avoir été délivrée conformément au présent règlement.
2. En ce qui concerne les pièces et équipements pour lesquels un processus d'autorisation ou d'approbation était initié par un État membre au 28 septembre 2003:
  - a) si un processus d'autorisation était initié par plusieurs États membres, le projet le plus avancé doit servir de référence;
  - b) le paragraphe 21A.603 de la Partie 21 ne s'applique pas;
  - c) les documents applicables exigés en vertu du paragraphe 21A.605 de la Partie 21 sont ceux établis par l'État membre concerné à la date de la demande de l'approbation ou de l'autorisation;
  - d) les démonstrations de conformité faites par l'État membre concerné sont supposées avoir été réalisées par l'Agence aux fins de conformité avec le paragraphe 21A.606(b) de la Partie 21. »

## *Article 2*

L'expression «spécifications de certification spécifiques» figurant dans la Partie 21A.173(b)(2) et la Partie 21A.184 est remplacée par l'expression «spécifications de navigabilité particulières».

## *Article 3*

### *Entrée en vigueur*

Le présent règlement doit entrer en vigueur le 28 mars 2007.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles,

*Par la Commission  
Membre de la Commission*