

AVIS n° 01/2006

DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

pour un règlement de la Commission portant modification du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

ET

pour un règlement de la Commission portant modification du 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

visant à la mise en œuvre des modifications découlant de l'amendement 8 du volume I et de l'amendement 5 du volume II de l'annexe 16 de la convention relative à l'avion civile internationale signée le 7 décembre 1944, à Chicago.

I. Considérations générales

1. Lors de sa sixième assemblée, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CPEA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a approuvé des modifications des normes et pratiques recommandées internationales - protection de l'environnement contre le bruit généré par les aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation, annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale («annexe 16»). Après avoir été traitées par l'OACI, ces modifications ont été adoptées en tant qu'amendements formels de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, également appelée la Convention de Chicago, et sont entrées en vigueur le 24 novembre 2005. Les exigences environnementales figurant à l'annexe 16 constituent les exigences essentielles de protection de l'environnement, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne¹ («le règlement de base»). Chaque fois qu'une modification est apportée à l'annexe 16, la Communauté doit donc décider si elle veut, ou non, la répercuter dans ses propres exigences, et dans l'affirmative, elle doit amender la référence à l'article 6 pour assurer sa mise à jour conformément aux évolutions de l'OACI. Enfin, une telle modification peut entraîner d'autres modifications des règles adoptées par la Commission pour mettre en œuvre l'article 6, comme stipulé par le paragraphe 3 dudit article. Tel est l'objectif du présent avis de l'Agence.
2. Afin d'actualiser les règlements européens susmentionnés et de les aligner sur la dernière version de l'annexe 16, il convient de procéder aux deux modifications suivantes:
 - amendement de l'article 6 du règlement de base en vue d'actualiser la référence à la dernière édition;
 - amendement de l'annexe du 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 production² («partie 21»).

Le présent avis vise à couvrir ces deux points.

Lorsque ces modifications seront adoptées, il conviendra également de mettre à jour les règles émises par l'Agence, conformément à l'article 14 du règlement de base, afin de faciliter la mise en œuvre de la législation communautaire. Celles-ci sont:

- la décision 2003/4/RM du directeur exécutif sur les spécifications de certification prévoyant des moyens acceptables de mise en conformité pour le bruit des aéronefs («CS-36»);
- la décision 2003/1/RM du directeur exécutif sur les moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et

¹ JO n° L 240 du 7/9/2002, p. 1.

² JO n° L 243 du 27/9/2003, p. 6.

équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation relatifs à la partie 21).

Ces modifications supplémentaires ne peuvent pas être introduites tant que les amendements décrits dans le présent avis n'ont pas été apportés.

3. Le présent avis a été adopté conformément à la procédure spécifiée par le conseil d'administration³ de l'Agence, dans le respect des dispositions de l'article 14 du règlement de base.

II. Consultation

4. Le projet d'avis relatif à un règlement de la Commission portant modification du règlement de base, partie 21, et les projets de décision afférents du directeur exécutif ont été publiés pour commentaire sur le site web de l'Agence (www.easa.eu.int), le 14/7/2005.
5. À la date limite du 14/10/2005, l'Agence avait reçu 22 commentaires émanant des autorités nationales ou de sociétés privées.
6. Tous les commentaires reçus ont fait l'objet d'un accusé de réception et ont été incorporés dans le document de réponse aux commentaires (DRC) joint. Tous les commentaires reçus sont en faveur de l'incorporation des amendements 5 et 8 de l'OACI dans le droit communautaire et de l'adaptation associée de l'article 6 et de la partie 21.
7. Plusieurs commentateurs ont néanmoins manifesté une certaine inquiétude quant à l'intention de l'Agence de transposer les dispositions de l'amendement 8 relatif à l'obligation pour les opérateurs de conserver à bord des aéronefs la documentation sur la certification acoustique. Ils s'attendaient à ce que les États membres aient la possibilité de choisir entre les trois différentes options acceptées par l'OACI. Cela semble toutefois incompatible avec les dispositions du règlement de base, exigeant des normes communes dans l'ensemble de la Communauté. Il ne serait donc pas possible de laisser les États membres choisir leur option préférée. Ce choix doit être fait au niveau communautaire et appliqué à l'ensemble des opérateurs de la Communauté, sans discrimination.
8. L'option figurant dans la notification de proposition d'amendement (NPA) de l'Agence est simplement basée sur le contenu de la partie 21, telle qu'adoptée en septembre 2003. Ce règlement exige que les autorités compétentes délivrent des certificats acoustiques, en conformité avec le formulaire 45 de l'AESA. Il en avait été décidé ainsi, à l'époque, par anticipation des résultats des travaux du CPEA, déjà bien connus, et qui reflétaient ce qui semblait être la position majoritaire des membres européens de ce groupe quant au meilleur dispositif pour les documents sur la certification acoustique. De fait, aucun commentaire n'avait été émis sur ce point lorsque le projet de modalités d'application avait été transmis pour

³ Décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour l'émission d'avis, spécifications de certification et documents d'orientation (procédure de réglementation) EASA MB/7/03 du 27/6/2003.

commentaires en 2003. On peut envisager de passer à un autre système administratif, mais comme cela constituerait un écart notable par rapport à la législation communautaire actuelle, et que ce point n'a pas été inclus dans la consultation lancée dans le cadre de la NPA 15-2005, il convient d'utiliser un processus distinct d'élaboration de la réglementation clarifiant le pour et le contre d'une telle modification et demandant aux parties intéressées de commenter ladite modification. L'Agence prévoit donc d'émettre un préavis de proposition d'amendement (P-NPA) sollicitant les avis sur cette question et les préférences en faveur de l'une ou l'autre option. Si les résultats de cette consultation indiquent un soutien suffisant en faveur d'un tel changement, l'Agence entreprendra une action visant à amender le système administratif relatif à l'émission des documents sur la certification acoustique. Pour accélérer le processus et réduire au minimum le délai d'application des amendements du CPEA/6, compte tenu de la nécessité de se conformer aux normes de l'OACI, cet avis et le DRC sont publiés en même temps afin de clôturer l'action en cours d'élaboration de la réglementation.

III. Contenu de l'avis de l'Agence

9. Le présent avis a pour objet de modifier l'article 6 du règlement de base, en vue d'actualiser la référence à la dernière édition de l'annexe 16, et de modifier en conséquence la partie 21. Le contenu de ces amendements est expliqué ci-après.
10. L'amendement 8 à l'annexe 16, volume I sur le bruit des aéronefs, a été adopté par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) lors de la 5^e réunion de sa 174^e session, le 23 février 2005. Applicable depuis le 24 novembre 2005, cet amendement contribue à minimiser les effets de l'aviation sur l'environnement en renforçant les mesures de réduction du bruit des avions à la source. Il clarifie la formulation des dispositions concernant l'applicabilité, y compris les modifications de l'applicabilité pour permettre la recertification des aéronefs couverts par le Chapitre 5 conformément aux exigences plus strictes du Chapitre 4. En outre, cet amendement clarifie les situations n'exigeant pas de démonstration de la conformité aux dispositions relatives au bruit. L'amendement apporte également des éclaircissements sur l'administration des documents relatifs au bruit et ajoute un nouvel appendice G avec d'autres recommandations pour l'administration des documents sur la certification acoustique, ainsi qu'un appendice H émettant des recommandations pour l'obtention des données acoustiques des hélicoptères pour la planification des utilisations de terrains.
11. L'amendement 5 de l'annexe 16, volume II sur les émissions des moteurs d'aviation et les décharges de carburant, a également été adopté par le Conseil de l'OACI lors de la cinquième réunion de sa 174^e session. Entré en vigueur le 24 novembre 2005, l'amendement contribue à minimiser les effets de l'aviation sur l'environnement en renforçant les mesures de réduction des émissions des moteurs d'aéronefs. Il inclut une nouvelle norme préconisant des niveaux d'oxydes d'azote (NOx) inférieurs de 12 pour cent par rapport à ceux de la norme antérieure.
12. Les modifications de la partie 21 visent à supprimer l'obligation d'inclure les données sur le bruit dans le manuel de vol, cela afin d'aligner la partie 21 sur

l'annexe 16, volume I, où la même exigence a été supprimée. Il convient de noter qu'il est encore autorisé d'inclure ces informations dans le manuel de vol, mais ces données figurant également dans le certificat acoustique rendu obligatoire pour les avions immatriculés dans l'Union européenne conformément à la partie 21, leur inclusion dans le manuel de vol génère une redondance de données superflue. De surcroît, l'objectif est aussi d'introduire quelques modifications éditoriales dans le formulaire 45 de l'AESA en vue de l'adapter totalement au format recommandé par l'annexe 16 de l'OACI.

IV. Prochaines modifications de la réglementation de l'AESA

13. L'annexe 16, volume I, a été complétée par un appendice G, qui formule des recommandations pour l'administration des documents sur la certification acoustique. Il est prévu de les mettre en œuvre en amendant la décision n° 2003/1/RM du 17 octobre 2003 du directeur exécutif de l'Agence sur les moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation 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 (moyens acceptables de mise en conformité et documents d'orientation relatifs à la partie 21).
14. Conjointement aux modifications de l'annexe 16, volume I, des modifications ont aussi été apportées au document référencé Doc 9501 AN/929 de l'OACI (manuel technique des procédures de certification acoustique des aéronefs). Il est prévu de les incorporer en amendant la décision n° 2003/4/RM du 17 octobre 2003 du directeur exécutif de l'Agence relative aux spécifications de certification prévoyant des moyens acceptables de mise en conformité pour le bruit des aéronefs («CS-36»).

V. Évaluation de l'impact réglementaire

15. Sécurité

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

16. Économie

Un impact économique positif est escompté. En adhérant aux normes adoptées par l'OACI, les avions immatriculés dans l'Union européenne seront plus facilement acceptés dans différentes parties du monde. La réduction associée de la charge administrative pour l'industrie et la clarification de l'administration des documents de certification acoustique devraient avoir un impact économique positif.

17. Environnement

Les modifications devraient améliorer et renforcer les dispositions en faveur de la protection de l'environnement.

18. Social

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

Cologne, le 15 mai 2006

P. GOUDOU