



**DIRECTIVE 2004/36/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL**

du 21 avril 2004

**concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les
aéroports communautaires**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-
PÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son
article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité, au
vu du projet commun approuvé le 26 février 2004 par le comité de
conciliation ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La résolution sur la catastrophe aérienne au large de la République dominicaine adoptée par le Parlement européen le 15 février 1996 ⁽⁴⁾ souligne la nécessité pour la Communauté d'adopter une attitude plus active et de développer une stratégie visant à améliorer la sécurité de ses citoyens voyageant en avion ou vivant à proximité des aéroports.
- (2) La Commission a adressé au Parlement européen et au Conseil une communication intitulée «Définir une stratégie communautaire de renforcement de la sécurité aérienne».
- (3) Il ressort clairement de cette communication que l'on peut nettement améliorer la sécurité en garantissant la conformité totale des aéronefs avec les normes de sécurité internationales contenues dans les annexes de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 («convention de Chicago»).
- (4) Afin d'établir et de maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe, il convient d'établir une approche harmonisée en vue d'appliquer de manière efficace les normes internationales de sécurité dans la Communauté. À cette fin, il est nécessaire d'harmoniser les règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres.
- (5) En harmonisant les positions des États membres pour ce qui est de faire respecter les normes internationales, on évitera les distorsions de concurrence. L'affirmation d'une attitude commune à l'égard des aéronefs de pays tiers ne respectant pas les normes de sécurité internationales servira la position des États membres.
- (6) Les aéronefs atterrissant dans les États membres devraient être inspectés dès lors que l'on soupçonne leur non-conformité aux normes de sécurité internationales.
- (7) Des inspections peuvent également être réalisées selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condi-

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 351.

⁽²⁾ JO C 241 du 7.10.2002, p. 33.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 3 septembre 2002 (JO C 272 E du 13.11.2003, p. 343), position commune du Conseil du 13 juin 2003 (JO C 233 E du 30.9.2003, p. 12) et position du Parlement européen du 9 octobre 2003 (non encore parue au Journal officiel). Résolution législative du Parlement européen du 1^{er} avril 2004 et décision du Conseil du 30 mars 2004.

⁽⁴⁾ JO C 65 du 4.3.1996, p. 172.

▼B

tion que le droit communautaire et le droit international soient respectés. Les inspections devraient notamment être réalisées de manière non discriminatoire.

- (8) Les inspections pourraient être plus nombreuses sur les aéronefs ayant déjà fréquemment présenté des carences dans le passé ou sur des aéronefs appartenant à des compagnies aériennes dont les aéronefs ont déjà souvent attiré l'attention.
- (9) Les informations recueillies dans chaque État membre devraient être communiquées à tous les autres États membres et à la Commission afin de garantir la surveillance la plus efficace possible du respect des normes de sécurité internationales par les aéronefs des pays tiers.
- (10) Pour ces raisons, il est nécessaire d'établir au niveau communautaire une procédure d'évaluation des aéronefs des pays tiers et des mécanismes de coopération correspondants entre les autorités compétentes des États membres en vue d'échanger des informations.
- (11) La sensibilité des informations relatives à la sécurité exige que les États membres prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'ils reçoivent.
- (12) Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel que défini dans le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ⁽¹⁾, la Commission devrait adopter des mesures, pour la diffusion de ces informations auprès des parties intéressées, et les conditions y afférentes.
- (13) Lorsque les anomalies constatées sont à l'évidence synonymes de danger, les aéronefs sur lesquels une intervention s'avère nécessaire devraient être immobilisés au sol jusqu'à ce que leur conformité aux normes internationales de sécurité soit rétablie.
- (14) Les installations de l'aéroport d'inspection peuvent être telles que l'autorité compétente sera contrainte d'autoriser l'aéronef à gagner un autre aéroport approprié, sous réserve que soient assurées les conditions de sécurité du transfert de l'aéronef.
- (15) Afin de mener à bien les tâches lui incombant en vertu de la présente directive, la Commission devrait être assistée par le comité institué par l'article 12 du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ⁽²⁾.
- (16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾.
- (17) La Commission devrait mettre à la disposition du comité institué par l'article 12 du règlement (CEE) n° 3922/91 les statistiques et les informations qui ont été recueillies en application d'autres mesures communautaires relatives aux incidents spécifiques et qui pourraient contribuer à la détection d'anomalies représentant un danger pour la sécurité de l'aviation civile.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

⁽²⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1).

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

- (18) Il convient de tenir compte de la coopération et des échanges d'information dans le cadre des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC); en outre, il conviendrait de recourir autant que possible aux compétences disponibles dans les procédures du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA).
- (19) Il convient de tenir compte du rôle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) dans la politique relative à la sécurité dans les transports aériens civils, y compris la mise en place de procédures visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe.
- (20) Des dispositions prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar ont été adoptées le 2 décembre 1987 à Londres par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays; ces dispositions ne sont toutefois pas encore entrées en vigueur,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application et objectif

1. Dans le cadre de la stratégie globale de la Communauté visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe, la présente directive établit une approche harmonisée en matière d'application efficace des normes internationales de sécurité dans la Communauté, par voie d'harmonisation des règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres.
2. La présente directive est sans préjudice du droit des États membres de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par la présente directive et d'immobiliser au sol, d'interdire ou de soumettre à des conditions les aéronefs atterrissant sur leurs aéroports, conformément à la législation communautaire et internationale.
3. Les aéronefs d'État, tels qu'ils sont définis dans la convention de Chicago, et les aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 5 700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial sont exclus du champ d'application de la présente directive.
4. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni sur le conflit de souveraineté portant sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.
5. L'application des dispositions de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'au moment où les arrangements prévus dans la déclaration conjointe faite par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni le 2 décembre 1987 entreront en vigueur. Les gouvernements de l'Espagne et du Royaume-Uni notifieront cette date au Conseil.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «immobilisation au sol», l'interdiction formelle pour un aéronef de quitter un aéroport, assortie, au besoin, des mesures pour l'en empêcher;

▼B

- b) «normes de sécurité internationales», les normes de sécurité contenues dans la convention de Chicago, ainsi que dans ses annexes, telles qu'en vigueur au moment de l'inspection;
- c) «inspection au sol», l'examen des aéronefs de pays tiers mené conformément à l'annexe II;
- d) «aéronef de pays tiers», un aéronef utilisé ou exploité sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un État membre.

*Article 3***Collecte d'informations**

Les États membres mettent en place un mécanisme afin de collecter toutes les informations jugées utiles pour réaliser l'objectif visé à l'article 1^{er}, y compris:

- a) les informations de sécurité importantes qui sont accessibles, notamment, par le biais:
 - des rapports des pilotes,
 - des rapports des organismes de maintenance,
 - des rapports d'incidents,
 - d'autres organismes indépendants des autorités compétentes des États membres;
 - des plaintes;
- b) les informations concernant les mesures arrêtées à la suite d'une inspection au sol, par exemple:
 - l'immobilisation de l'aéronef au sol,
 - l'interdiction pour l'aéronef ou pour l'exploitant d'opérer dans l'État membre concerné,
 - les rectifications requises,
 - les contacts pris avec l'autorité compétente de l'exploitant;
- c) les informations de suivi concernant l'exploitant, telles que:
 - les rectifications apportées,
 - la récurrence d'anomalies.

Ces informations sont consignées sur un formulaire de rapport type contenant les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe I.

*Article 4***Inspection au sol**

1. Chaque État membre instaure des moyens appropriés qui permettent de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers dont on soupçonne la non-conformité avec les normes de sécurité internationales et qui atterrissent sur un de ses aéroports ouvert au trafic aérien international. Lors de la mise en œuvre de ces procédures, l'autorité compétente veille à faire inspecter les aéronefs de manière particulièrement rigoureuse dans les cas suivants:

- il a été rapporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries,
- il a été signalé que l'aéronef manœuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien d'un État membre, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité,

▼B

- une précédente inspection au sol a fait apparaître des anomalies laissant sérieusement penser que l'aéronef n'était pas conforme aux normes de sécurité internationales, l'État membre craignant qu'il n'y ait pas été remédié depuis lors,
 - il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires, ou
 - une des informations visées à l'article 3 est source d'inquiétude à propos de l'exploitant ou des anomalies ont été constatées lors d'une précédente inspection au sol d'un aéronef dudit exploitant.
2. Les États membres peuvent établir des règles en vue de réaliser des inspections au sol selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condition que ces règles soient conformes au droit communautaire et international. Toutefois, cette procédure doit être appliquée de manière non discriminatoire.
 3. Les États membres veillent à la bonne fin des inspections au sol et autres mesures de surveillance requises, visées à l'article 8, paragraphe 3.
 4. L'inspection au sol est exécutée conformément à la procédure décrite à l'annexe II et ses résultats sont consignés sur un formulaire de rapport d'inspection au sol contenant au moins les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe II. À l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection au sol et le rapport est adressé à l'exploitant et aux autorités compétentes concernées si des défauts importants sont constatés.
 5. Lorsqu'elle exécute une inspection au sol au titre de la présente directive, l'autorité compétente concernée fait tout son possible pour éviter de retarder exagérément l'aéronef inspecté.

*Article 5***Échange d'informations**

1. Les autorités compétentes des États membres procèdent à un échange d'informations. Ces informations comprennent, à la demande d'une autorité compétente, une liste des aéroports de l'État membre concerné ouverts au trafic aérien international, avec une indication, par année civile, du nombre des inspections au sol exécutées, ainsi que du nombre des mouvements d'aéronefs des pays tiers dans chaque aéroport recensé sur cette liste.
2. Tous les rapports types visés à l'article 3 et les rapports d'inspection au sol visés à l'article 4, paragraphe 4, sont transmis sans tarder à la Commission et, à leur demande, aux autorités compétentes des États membres ainsi qu'à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).
3. Lorsqu'un rapport type révèle l'existence d'un risque potentiel pour la sécurité ou qu'un rapport d'inspection au sol indique qu'un aéronef n'est pas conforme aux normes de sécurité internationales et peut présenter un risque potentiel pour la sécurité, le rapport est communiqué sans tarder à chaque autorité compétente des États membres et à la Commission.

*Article 6***Protection et diffusion des informations**

1. Les États membres prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'ils reçoivent conformément à l'article 5. Ils n'utilisent ces informations qu'aux seules fins de la présente directive.

▼B

2. La Commission publie tous les ans un rapport d'information consolidé accessible au public ainsi qu'aux parties prenantes de l'industrie et comprenant une analyse de toutes les informations reçues conformément à l'article 5. Cette analyse est simple, facile à comprendre et indique s'il peut y avoir un risque de sécurité accru pour les passagers aériens. Dans cette analyse, la source de ces informations est désidentifiée.

▼M3

3. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel que défini dans le règlement (CE) n° 1049/2001, la Commission arrête, de sa propre initiative, les mesures, et les conditions y afférentes, pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des informations visées au paragraphe 1. Ces mesures, qui peuvent être de portée générale ou individuelle, sont fondées sur la nécessité:

- de fournir aux personnes et aux organisations les informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation civile,
- de limiter la diffusion des informations à ce qui est strictement nécessaire pour leurs utilisateurs, afin de garantir pour ces informations un niveau de confidentialité adéquat.

Les mesures individuelles sont arrêtées en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 10, paragraphe 3.

Les mesures générales, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 4.

▼B

4. Lorsque des informations relatives aux anomalies d'un aéronef sont fournies volontairement, les rapports d'inspection au sol visés à l'article 4, paragraphe 4, sont désidentifiés quant à la source de ces informations.

*Article 7***Immobilisation au sol d'un aéronef**

1. Lorsque, à l'évidence, l'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales est un risque pour la sécurité du vol, des mesures devraient être prises par l'exploitant de l'aéronef pour rectifier les anomalies avant le départ du vol. Si l'autorité compétente qui effectue l'inspection au sol n'a pas l'assurance que des travaux de rectification seront réalisés avant le vol, elle immobilise l'appareil jusqu'à l'élimination du risque et en informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'État d'immatriculation de l'aéronef.

2. L'autorité compétente de l'État membre effectuant l'inspection au sol peut prescrire, en coordination avec l'État responsable de l'exploitation de l'aéronef concerné ou avec l'État d'immatriculation de l'aéronef, les conditions nécessaires dans lesquelles l'aéronef peut être autorisé à voler jusqu'à un aéroport dans lequel les anomalies peuvent être rectifiées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l'aéronef, l'immobilisation ne peut être levée que si l'exploitant obtient la permission de l'État ou des États qui seront survolés par ce vol.

*Article 8***Amélioration de la sécurité et modalités d'application**

1. Les États membres communiquent à la Commission les mesures opérationnelles qu'ils prennent pour satisfaire aux exigences visées aux articles 3, 4 et 5.

▼M3

2. Sur la base des informations collectées en application du paragraphe 1, la Commission peut:
- a) en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 10, paragraphe 2, arrêter toute mesure appropriée pour faciliter la mise en œuvre des articles 3, 4 et 5, et notamment:
 - définir le format à utiliser pour le stockage et la diffusion des données,
 - créer ou assister les organismes chargés de gérer ou d'exploiter les outils nécessaires à la collecte et à l'échange d'informations;
 - b) détailler les conditions de la réalisation des inspections au sol, y compris celles qui sont systématiques, et dresser la liste des informations à collecter. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 4.

▼B

3. Sur la base des informations reçues en application des articles 3, 4 et 5 et conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, il peut être décidé d'une inspection au sol appropriée et d'autres mesures de surveillance notamment à l'égard d'un exploitant déterminé ou d'exploitants d'un pays tiers donné jusqu'à ce que l'autorité compétente du pays tiers concerné ait adopté des mesures correctives satisfaisantes.
4. La Commission peut arrêter toute mesure appropriée visant à coopérer avec des pays tiers et à les assister en vue de renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité aérienne.

▼M1**▼M3***Article 10*

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 12 du règlement (CEE) n° 3922/91.
 2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
- La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
 4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
 5. En outre, le comité peut être consulté par la Commission sur toute autre question concernant l'application de la présente directive.

▼B*Article 11***Mise en œuvre**

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 avril 2006. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une

▼B

telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

▼M3*Article 12*

La Commission peut modifier les annexes de la présente directive.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 4.

▼B*Article 13***Rapport**

Au plus tard le 30 avril 2008, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive, et plus particulièrement de son article 9. Ce rapport tient compte notamment des nouveaux éléments intervenus au sein de la Communauté et dans les enceintes internationales. Ce rapport peut être assorti de propositions de modification de la présente directive.

*Article 14***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼ **B**

ANNEXE I



Autorité aéronautique nationale (*dénomination*)

(*pays*)

SAFA

Rapport type

¹ N°: _____

² Source: SR

³ Date: _____

⁴ Lieu: _____

⁵ (Supprimé)

⁶ Exploitant: _____

⁷ Numéro AOC: _____

⁸ Pays: _____

⁹ Itinéraire: au départ de _____

¹⁰ Numéro de vol: _____

¹¹ Itinéraire: à destination de _____

¹² Numéro de vol: _____

¹³ Affrété par la compagnie: ____
aérienne (*)

¹⁴ Pays de l'affréteur: _____

(*) (le cas échéant)

¹⁵ Type d'aéronef: _____

¹⁶ Marque d'immatriculation: _____

¹⁷ Numéro de construction: _____

¹⁸ Personnel navigant technique: pays de licence: _____

¹⁹ Remarques:

.....
.....
.....
.....

²⁰ Mesures prises:

.....
.....
.....
.....

²¹ (Supprimé)

²² Nom du coordinateur national: _____

²³ Signature _____

▼ **M2***ANNEXE II***Manuel des procédures SAFA CE pour les inspections au sol — éléments fondamentaux****1. INSTRUCTIONS GÉNÉRALES**

- 1.1. Les inspections au sol, dans le cadre du programme SAFA, sont effectuées par des inspecteurs qui possèdent les connaissances nécessaires dans le domaine de l'inspection, couvrant impérativement les aspects techniques, opérationnels et de navigabilité, pour les cas où tous les points de la liste de contrôle sont vérifiés. Lorsqu'une inspection au sol est effectuée par deux inspecteurs ou plus, les principaux éléments de l'inspection, à savoir l'inspection visuelle à l'extérieur de l'aéronef, l'inspection du poste de pilotage et l'inspection de la cabine et/ou des soutes, peuvent être répartis entre les inspecteurs.
- 1.2. Les inspecteurs doivent se faire connaître auprès du commandant de bord ou, en son absence, d'un membre de l'équipage ou du plus haut représentant de l'exploitant, avant d'entamer la partie de l'inspection au sol qui se déroule à bord. Lorsqu'il n'est pas possible d'informer un représentant de l'exploitant ou lorsqu'un tel représentant n'est pas présent à bord ou à proximité de l'aéronef, le principe général est de ne pas effectuer d'inspection au sol dans le cadre du programme SAFA. Il peut être décidé, dans certaines circonstances particulières, de procéder à une inspection dans le cadre du programme SAFA, mais celle-ci se limitera à un contrôle visuel de l'extérieur de l'aéronef.
- 1.3. L'inspection doit être aussi complète que possible dans les limites du temps et des ressources disponibles. Cela signifie que si l'on ne dispose que d'un temps ou de ressources limités, tous les points d'inspection ne seront pas contrôlés. Il faut sélectionner en fonction du temps et des ressources disponibles les points qui seront contrôlés aux fins d'une inspection au sol SAFA, en conformité avec les objectifs du programme SAFA CE.
- 1.4. Une inspection au sol ne doit pas entraîner de retard déraisonnable au départ pour l'aéronef inspecté. Les causes possibles d'un retard peuvent être, entre autres, des doutes concernant la bonne préparation du vol, la navigabilité de l'aéronef, ou tout point directement lié à la sécurité de l'aéronef et de ses occupants.

2. QUALIFICATION DES INSPECTEURS

- 2.1. Les États membres doivent faire en sorte qu'à partir du 1^{er} janvier 2009, toutes les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA effectuées sur leur territoire soient assurées par des inspecteurs qualifiés.
- 2.2. Les États membres doivent veiller à ce que les inspecteurs satisfassent aux critères de qualification définis ci-après.

2.3. Critères de qualification**2.3.1. Critères d'admissibilité**

Pour l'admissibilité à la qualification, les États membres doivent veiller à ce que les candidats à la qualification d'inspecteurs SAFA possèdent la formation aéronautique et/ou les connaissances pratiques nécessaires dans leur(s) domaine(s) d'inspection, à savoir:

- a) inspection de l'aéronef;
- b) licences du personnel aérien;
- c) navigabilité de l'aéronef;
- d) marchandises dangereuses.

2.3.2. Exigences en matière de formation

Avant la qualification, les candidats doivent avoir accompli une formation comprenant:

- des cours de théorie dispensés par un organisme de formation SAFA tel que défini au point 2.4,
- une formation pratique dispensée par un organisme de formation SAFA tel que défini au point 2.4, ou par un inspecteur principal

▼ **M2**

nommé par un État membre, comme prévu au point 2.5, agissant indépendamment de tout organisme de formation SAFA,

- une formation sur le lieu de travail: elle a lieu dans le cadre d'une série d'inspections effectuées par un inspecteur principal désigné par un État membre, comme prévu au point 2.5.

2.3.3. *Exigences pour le maintien de la validité de la qualification*

Les États membres doivent veiller à ce que les inspecteurs, une fois qualifiés, maintiennent la validité de leur qualification selon les modalités suivantes:

- a) suivre une formation périodique comprenant des cours de théorie dispensés par un organisme de formation SAFA tel que défini au point 2.4;
- b) effectuer un nombre minimal d'inspections au sol par période de douze mois depuis la dernière formation SAFA, sauf pour les inspecteurs qui sont également qualifiés pour l'inspection des opérations de vol ou de la navigabilité auprès de l'autorité aéronautique nationale d'un État membre et effectuent régulièrement des inspections sur des aéronefs d'exploitants nationaux.

2.3.4. *Documents d'orientation*

L'AESE développe et publie, au plus tard le 30 septembre 2008, des documents d'orientation détaillés destinés à aider les États membres dans la mise en œuvre des points 2.3.1, 2.3.2 et 2.3.3.

2.4. **Organismes de formation SAFA**

- 2.4.1. Un organisme de formation SAFA peut faire partie de l'autorité compétente de l'État membre ou être une organisation tierce.

Une organisation tierce peut:

- faire partie de l'autorité d'un autre État membre, ou
- être indépendante.

- 2.4.2. Les États membres veillent à ce que les cours de formation visés aux points 2.3.2 et 2.3.3, lettre a), dispensés par leur autorité nationale, soient au moins conformes aux programmes correspondants établis et publiés par l'AESA.

- 2.4.3. Les États membres qui emploient une organisation tierce aux fins de la formation SAFA doivent mettre en place un système d'évaluation de cette organisation. Le système doit être simple, transparent et proportionné et tenir compte des documents d'orientation pertinents réalisés et publiés par l'AESA. Un tel système peut tenir compte des évaluations conduites par d'autres États membres.

- 2.4.4. Une organisation de formation tierce ne peut être utilisée que si l'évaluation atteste que la formation sera dispensée conformément aux programmes correspondants définis et publiés par l'AESA.

- 2.4.5. Les États membres veillent à ce que les programmes de formation de leurs autorités compétentes et/ou leurs systèmes d'évaluation des organisations de formation tierces soient modifiés selon les éventuelles recommandations formulées à l'issue des audits de normalisation effectués par l'AESA conformément aux méthodes de travail prévues par le règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission ⁽¹⁾.

- 2.4.6. Un État membre peut demander à l'AESA d'évaluer l'organisme de formation et d'émettre un avis sur lequel il puisse fonder sa propre évaluation.

- 2.4.7. L'AESE élabore et publie, au plus tard le 30 septembre 2008, des documents d'orientation détaillés destinés à aider les États membres dans la mise en œuvre du présent point.

2.5. **Inspecteurs principaux**

- 2.5.1. Un État membre peut désigner des inspecteurs principaux pour autant qu'ils satisfassent aux critères de qualification que doit établir cet État membre.

⁽¹⁾ JO L 129 du 17.5.2006, p. 10.

▼ **M2**

- 2.5.2. Les États membres doivent veiller à ce que les critères mentionnés au point 2.5.1 comprennent au moins les exigences suivantes:
- avoir exercé les fonctions d'inspecteur qualifié SAFA pendant les trois années précédant sa nomination en qualité d'inspecteur principal,
 - avoir effectué au moins trente-six inspections selon le programme SAFA pendant les trois années précédant la nomination en qualité d'inspecteur principal.
- 2.5.3. Les États membres doivent veiller à ce que la formation pratique et/ou sur le lieu de travail dispensée par leurs inspecteurs principaux soit fondée sur des programmes appropriés élaborés et publiés par l'AESA.
- 2.5.4. Les États membres peuvent également charger leurs inspecteurs principaux de dispenser une formation pratique et/ou sur le lieu de travail à des ressortissants d'autres États membres.

L'AESA élabore et publie, au plus tard le 30 septembre 2008, des documents d'orientation détaillés destinés à aider les États membres dans la mise en œuvre du présent point.

2.6. Mesures transitoires

- 2.6.1. Les inspecteurs SAFA qui satisfont aux critères d'admissibilité visés au point 2.3.1, ainsi qu'aux critères de l'expérience récente visée au point 2.3.3, lettre b), à la date fixée à l'article 3 de la directive 2008/49/CE de la Commission doivent être considérés comme aptes à la fonction d'inspecteur conformément aux exigences énoncées dans le présent chapitre.
- 2.6.2. Nonobstant les dispositions du point 2.3.3, lettre a), les inspecteurs considérés comme qualifiés conformément au point 2.6.1 doivent suivre une formation continue dispensée progressivement par un organisme de formation SAFA avant le 1^{er} juillet 2010, et par la suite dans les conditions prévues au point 2.3.3, lettre a).

3. NORMES

- 3.1. Les normes de l'OACI et les procédures régionales européennes supplémentaires de l'OACI sont les conditions de référence sur la base desquelles l'aéronef et l'exploitant sont inspectés dans le cadre du programme SAFA CE. En outre, lors de l'inspection de l'état technique d'un aéronef, sa conformité aux normes du constructeur doit être vérifiée.

4. PROCÉDURES D'INSPECTION

Points de la liste de contrôle

- 4.1. Les points à inspecter seront sélectionnés à partir de ceux mentionnés sur la liste de contrôle figurant dans le rapport sur les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA, qui contient cinquante-quatre points au total (voir l'appendice n° 1).
- 4.2. L'inspection et les constatations qui en résultent, le cas échéant, doivent être consignées dans le rapport sur les inspections au sol dans le cadre du programme SAFA.

Orientations détaillées

- 4.3. Pour chaque point d'inspection de la liste de contrôle mentionné dans le rapport d'inspection, une description détaillée sera donnée, en spécifiant la portée et la méthode de l'inspection. En outre, il sera fait référence aux exigences applicables des annexes de l'OACI. Ces orientations seront développées et publiées par l'AESA et modifiées au besoin afin de les adapter aux dernières normes applicables.

Enregistrement des rapports dans une base de données centralisée du programme SAFA

- 4.4. Le rapport d'inspection doit être enregistré dans la base de données centralisée du programme SAFA dès que possible et dans tous les cas au plus tard quinze jours ouvrables après la date de l'inspection, même si elle n'a donné lieu à aucune constatation.

5. CATÉGORISATION DES RÉSULTATS

- 5.1. Pour chaque point d'inspection, trois catégories d'écart possibles par rapport à la norme établie au point 3.1 sont définies comme des constatations. Ces constatations seront classées de la manière suivante:

▼ **M2**

- catégorie 1: constatation ayant une faible influence sur la sécurité,
- catégorie 2: constatation ayant une influence notable sur la sécurité,
- catégorie 3: constatation ayant une grande influence sur la sécurité.

5.2. Des instructions concernant la catégorisation des constatations seront élaborées et publiées par l'AESA sous forme de documents d'orientation détaillés et modifiés au besoin afin de les adapter au progrès scientifique et technique.

6. SUITES À DONNER

6.1. Sans préjudice du point 1.2, une attestation d'inspection comprenant au moins les éléments indiqués à l'appendice n° 2 doit être remplie, et une copie doit être remise au commandant de bord de l'aéronef ou, en son absence, à un membre de l'équipage ou au plus haut représentant de l'exploitant présent à bord ou à proximité de l'aéronef lors de l'achèvement de l'inspection SAFA. Le destinataire de l'attestation d'inspection doit signer et renvoyer un accusé de réception qui sera conservé par l'inspecteur. Si le destinataire refuse de signer, ce fait est consigné dans le document. Des instructions détaillées à ce sujet seront élaborées et publiées par l'AESA comme indiqué dans les documents d'orientation.

6.2. Sur la base de la catégorisation des constatations, certaines suites à donner ont été définies. Les relations entre la catégorie des constatations et les suites à donner sont présentées dans la classe d'actions et seront développées et publiées par l'AESA sous forme de documents d'orientation détaillés.

6.3. Classe d'actions 1: cette action consiste à fournir des informations sur les résultats de l'inspection au sol SAFA au commandant de bord ou, en son absence, à un membre de l'équipage, ou au plus haut représentant présent de l'exploitant. Ces informations sont communiquées oralement, accompagnées d'une attestation d'inspection écrite. Une action de la classe 1 doit être effectuée après chaque inspection, que celle-ci ait ou non donné lieu à des constatations.

6.4. Classe d'actions 2: elle consiste:

- 1) en une communication écrite avec l'exploitant concerné afin d'obtenir confirmation des actions correctives effectuées;
- 2) en une communication écrite avec l'État responsable (État de l'exploitant et/ou d'immatriculation) concernant les résultats des inspections effectuées sur l'aéronef exploité sous la supervision de cet État en matière de sécurité. La communication présentera, le cas échéant, une demande de confirmation que les actions correctives visées au paragraphe 1 ont porté leurs fruits.

Les États membres remettent à l'AESA un rapport mensuel sur l'état d'avancement des suites qu'ils ont données aux inspections au sol.

Une action de la classe 2 doit être effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de la catégorie 2 ou 3.

Des instructions précises à ce sujet seront élaborées et publiées par l'AESA sous forme de documents d'orientation détaillés.

6.5. Classe d'actions 3: une action de la classe 3 doit être effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de la catégorie 3. Étant donné l'importance des constatations de catégorie 3 du fait de leur influence potentielle sur la sécurité de l'aéronef et de ses occupants, on distingue les sous-classes suivantes:

- 1) classe 3a — restriction de l'exploitation de l'aéronef en vol: l'autorité compétente qui effectue l'inspection au sol conclut que par suite des anomalies relevées au cours de l'inspection, l'aéronef ne peut décoller que sous certaines restrictions;
- 2) classe 3b — actions correctives préalables au décollage: l'inspection au sol met en évidence des anomalies qui imposent de procéder à une ou à plusieurs actions correctives avant le vol prévu;
- 3) classe 3c — immobilisation au sol de l'aéronef par l'autorité aéronautique nationale qui effectue l'inspection: un aéronef est immobilisé au sol lorsque des constatations de catégorie 3 (graves) ont été faites et que l'autorité compétente qui effectue l'inspection au sol n'est pas convaincue que les mesures correctives qui s'imposent seront prises

▼M2

par l'exploitant de l'aéronef avant le décollage, ce qui représente un danger immédiat pour l'aéronef et ses occupants. En pareil cas, l'autorité aéronautique nationale qui effectue l'inspection au sol immobilise l'aéronef jusqu'à l'élimination du danger et informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'État d'immatriculation de l'aéronef en question.

Les actions effectuées en application des paragraphes 2 et 3 peuvent inclure un vol de mise en place sans passager jusqu'à la base de maintenance;

- 4) classe 3d — interdiction d'exploitation immédiate: un État membre peut réagir à un danger manifeste et immédiat en imposant une interdiction d'exploitation comme prévu par la législation nationale et communautaire applicable.

▼ **M2**

Appendice 1

Rapport d'inspection au sol SAFA



Autorité aéronautique nationale (AAN) (*dénomination*)

(*État*)

SAFA

Rapport d'inspection au sol

N° _____

Source:	RI	Lieu:	_____
Date:	____.____.____		
Heure locale:	____:____		
Opérateur:	_____	Numéro OMI:	_____
État:	_____	Type d'opération:	_____
Itinéraire au départ de:	_____	Numéro de vol:	_____
Itinéraire à destination de:	_____	Numéro de vol:	_____
Affrété par la compagnie aérienne *:	_____	Pays de l'affréteur *:	_____
<i>* (le cas échéant)</i>			
Type d'aéronef:	_____	Marques d'immatriculation:	_____
Configuration de l'aéronef:	_____	Numéro de construction:	_____
Équipage de conduite: pays de licence:	_____		
second pays de licence*:	_____		
<i>* (de cas échéant)</i>			

Constatations:

Code / Norme / Référence / Catégorie / Constatation	Description détaillée
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____
____ - ____ - ____ - ____

Classe d'actions mise en œuvre:

- | | Description détaillée |
|---|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> 3d) interdiction d'exploitation immédiate | |
| <input type="checkbox"/> 3c) aéronef immobilisé par l'AAN effectuant l'inspection | |
| <input type="checkbox"/> 3b) actions correctives préalables au décollage | |
| <input type="checkbox"/> 3a) restriction de l'exploitation de l'aéronef en vol | |
| <input type="checkbox"/> 2) information de l'autorité et de l'exploitant | |
| <input type="checkbox"/> 1) information du commandant | |

Informations complémentaires (*le cas échéant*)

Noms ou numéros des inspecteurs:

— *Le présent rapport est un simple compte rendu des éléments constatés lors de l'inspection et il ne doit donc pas être considéré comme une preuve de l'aptitude de l'aéronef à effectuer le vol prévu.*

— *Les données communiquées dans le présent rapport peuvent être reformulées avant leur enregistrement dans la base de données SAFA.*

▼ **M2**

Autorité aéronautique nationale (dénomination)

(État)

Code de l'élément	Vérification	Observation
A. Poste de pilotage		
Généralités		
1. État général	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Issues de secours	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Équipements	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
Documentation		
4. Manuels	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Listes de contrôle	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Cartes de radionavigation	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Liste minimale d'équipements	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Certificat d'immatriculation	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Certificat acoustique (le cas échéant)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. AOC ou équivalent	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Licence radio	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Certificat de navigabilité	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
Données de vol		
13. Préparation du vol	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Devis de masse et centrage	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>
Équipement de sécurité		
15. Extincteurs à main	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>
16. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>
17. Harnais	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>
18. Équipement en oxygène	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>
19. Lampe torche	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>
Équipage de conduite		
20. Licence de l'équipage de conduite	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Carnet de route/carnet technique ou équivalent		
21. Carnet de route ou équivalent	21 <input type="checkbox"/>	21 <input type="checkbox"/>
22. Attestation d'entretien	22 <input type="checkbox"/>	22 <input type="checkbox"/>
23. Notification et rectification des anomalies (y compris le compte rendu matériel)	23 <input type="checkbox"/>	23 <input type="checkbox"/>
24. Inspection prévol	24 <input type="checkbox"/>	24 <input type="checkbox"/>
B. Sécurité/cabine		
1. Etat intérieur général	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Poste de l'agent de bord et zone de repos de l'équipage	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Trousse de premiers secours/Trousse médicale	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Extincteurs à main	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Ceintures, état des ceintures	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Éclairage et signalisation des issues de secours, lampes-torches	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Toboggans/Radeaux de sauvetage (si nécessaire), radiobalise de détresse	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Consignes de sécurité	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Membres d'équipage de cabine	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Accès aux issues de secours	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
13. Sécurité des bagages	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>
14. Nombre de places	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>

▼ **M2**

Code de l'élément	Vérification	Observation
C. État de l'aéronef		
1. État extérieur général	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Portes et trappes	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Commandes de vol	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
4. Roues, pneumatiques et freins	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
5. Patins/flotteurs du train d'atterrissage	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>
6. Puits de train d'atterrissage	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>
7. Groupe motopropulseur et pylône	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>
8. Aubes de soufflante	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>
9. Hélices, rotors (avant et arrière)	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>
10. Réparations apparentes	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>
11. Dégâts apparents non réparés	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>
12. Fuites	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>
D. Fret		
1. Etat général de la soute	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
2. Marchandises dangereuses	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
3. Sécurité du fret à bord	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
E. Général		
1. Généralités	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

▼ M2

Appendice 2

Formulaire pour l'attestation d'inspection

Attestation d'inspection										
Date:		Heure:		Lieu:						Informations non normalisées concernant l'autorité aéronautique nationale (logo, téléphone/télécopie/courrier électronique)
Opérateur:				État:		Numéro OMI:				
Itinéraire au départ de:			N° de vol:		Itinéraire à destination de:			N° de vol:		
Type d'aéronef:		Affrété par l'opérateur:			Type d'aéronef:		Configuration de l'aéronef:			
État de l'affruteur:				Marque d'immatriculation:			Numéro de construction:			
Pays de licence de l'équipage de conduite:			Accusé de réception (*)							
				Nom:			Signature:			
				Fonction:						
Vérfié Remarque										
A Poste de pilotage			Équipage de conduite			C État de l'aéronef				
1	État général		20	Licence de l'équipage de conduite		1	État extérieur général			
2	Issue de secours		Carnet de route/carnet technique ou équivalent			2	Portes et trappes			
3	Équipements		21	Carnet de route ou équivalent		3	Commandes de vol			
Documentation			22	Attestation d'entretien		4	Roues, pneumatiques et freins			
4	Manuels		23	Notification et rectification des anomalies (y compris le compte)		3	Patins/flotteurs du train d'atterrissage			
5	Listes de contrôle		24	Inspection prévol		6	Puits de train d'atterrissage			
6	Cartes de radionavigation		B Sécurité/cabine			7	Groupe motopropulseur et pylône			
7	Liste minimale d'équipements		1	État intérieur général		8	Aubes de soufflante			
8	Certificat d'immatriculation		2	Poste de l'agent de bord et zone de repos de l'équipage		9	Hélices, rotors (avant et arrière)			
9	Certificat acoustique (le cas échéant)		3	Trousse de premiers secours/ Trousse médicale		10	Réparations apparentes			
10	AOC ou équivalent		4	Extincteurs à main		11	Dégâts apparents non réparés			
11	Licence radio		5	Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison		12	Fuites			
12	Certificat de navigabilité		6	Ceintures, état des ceintures		D Fret				
Données de vol			7	Éclairage et signalisation des issues de secours, lampes-torches		1	État général de la soute			
13	Préparation du vol		8	Toboggans/Radeaux de sauvetage (si nécessaire), balise de détresse		2	Marchandises dangereuses			
14	Devis de masse et centrage		9	Approvisionnement en oxygène (équipage de cabine et passagers)		3	Sécurité du fret à bord			
Équipement de sécurité			10	Consignes de sécurité		E Général				
15	Extincteurs à main		11	Membres d'équipage de cabine		1	Généralités			
16	Gilets de sauvetage/dispositifs de		12	Accès aux issues de secours						
17	Harnais		13	Sécurité des bagages						
18	Équipement en oxygène		14	Nombre de places						
19	Lampe torche									
Mesures prises			Point Remarque(s)							
3c) Aéronef immobilisé par l'AAN inspectrice										
3b) Actions correctives prévol										
3a) Restrictions à l'exploitation en vol										
2) Information de l'autorité et de l'exploitant										
1) Information du commandant										
0) Néant										
Signatures ou numéros du ou des inspecteurs										
(*) La signature par un membre de l'équipage ou un autre représentant de l'opérateur inspecté ne signifie pas l'acceptation des constatations énumérées mais seulement la confirmation que l'aéronef a été inspecté à la date et au lieu indiqué dans le présent document. Le présent rapport est un simple compte rendu des éléments constatés lors de l'inspection et il ne doit donc pas être considéré comme une preuve de l'aptitude de l'aéronef à effectuer le vol prévu. Les données communiquées dans le présent rapport peuvent être reformulées avant leur enregistrement dans la base de données SAFA.»										