

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires

(2002/C 103 E/26)

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

COM(2002) 8 final — 2002/0014(COD)

(Présentée par la Commission le 14 janvier 2002)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du Traité,

considérant ce qui suit:

- (1) La résolution adoptée par le Parlement européen le 15 février 1996 ⁽¹⁾ 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 une communication au Conseil et au Parlement européen intitulée «Définir une stratégie communautaire de renforcement de la sécurité aérienne» ⁽²⁾.
- (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.
- (4) L'expérience a révélé que des pays tiers ne respectent et ne font pas toujours respecter les normes de sécurité internationales; dès lors, afin d'améliorer la sécurité du trans-

port dans la Communauté, il est nécessaire que les États membres surveillent eux-mêmes la conformité aux normes internationales dans leurs aéroports.

- (5) Les règles et les procédures d'inspection au sol, y compris les immobilisations au sol, doivent être harmonisées pour garantir la même efficacité dans tous les aéroports de la Communauté et ainsi limiter l'utilisation de certains aéroports de destination plutôt que d'autres dans le but d'éviter les contrôles menés en bonne et due forme.
- (6) 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 servant, par ailleurs, la position des États membres dans leurs relations avec les pays tiers.
- (7) Les informations collectées dans chaque État membre devraient être communiquées à tous les autres États membres et à la Commission pour garantir la surveillance la plus efficace possible du respect des normes de sécurité internationales par les aéronefs des pays tiers.
- (8) Pour les raisons exposées ci-dessus, il est nécessaire d'établir au niveau communautaire une procédure d'évaluation des aéronefs étrangers et des mécanismes de coopération correspondants entre les États membres en vue de partager et d'analyser les informations et d'en tirer des conclusions.
- (9) Les aéronefs atterrissant dans la Communauté à quelque moment que ce soit doivent être inspectés dès lors que l'on suspecte leur non-conformité aux normes de sécurité internationales.
- (10) La sensibilité des informations relatives à la sécurité est telle que la seule manière d'en obtenir la collecte est de garantir leur bon usage ultérieur et la confidentialité de leurs sources, sans préjudice du droit des citoyens de l'Union à être informés des efforts fournis pour assurer leur sécurité et des incidents les plus graves touchant la sécurité aérienne.
- (11) Lorsque les manquements constatés sont à l'évidence synonymes de danger, les aéronefs sur lesquels une intervention s'avère nécessaire doivent être immobilisés au sol jusqu'à ce que leur conformité aux normes internationales de sécurité soit rétablie.

⁽¹⁾ Résolution B4-0150/96 (JO C 65 du 4.3.1996, p. 172).

⁽²⁾ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen: Rapport du groupe à haut niveau institué par la décision du Conseil du 11 mars 1996, «Définir une stratégie communautaire de renforcement de la sécurité aérienne», Sec(96) 1083 final, 12.6.1996.

- (12) Les installations d'inspection d'un aéroport peuvent être telles que l'autorité compétente sera contrainte d'autoriser l'aéronef à gagner un autre aéroport, sous réserve que soient satisfaites les conditions de sécurité du transfert de l'aéronef.
- (13) Il est nécessaire que la Commission arrête des mesures dans des cas déterminés de risques pour la sécurité, ainsi que pour satisfaire aux exigences visées aux articles 4, 5 et 6; un comité est institué à cet effet et une procédure est définie afin d'établir une coopération étroite entre les États membres et la Commission au sein de ce comité.
- (14) Puisque les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la directive sont des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de 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 ⁽¹⁾, elles devraient être arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de cette décision,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

La présente directive a pour but de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne en assurant que:

- les informations sont collectées et diffusées de manière à établir des preuves suffisantes pour arrêter les mesures nécessaires visant à garantir la sécurité des voyageurs et de la population au sol;
- les aéronefs des pays tiers, leur exploitation et leur équipage sont inspectés chaque fois que l'on a des raisons de suspecter la non-conformité avec les normes de sécurité internationales, ces aéronefs étant alors immobilisés au sol si cette mesure est nécessaire pour assurer la sécurité immédiate;
- des mesures appropriées sont arrêtées et mises en œuvre pour remédier aux carences constatées.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres.

Les aéronefs d'État, tels qu'ils sont définis dans la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, ci-après dénommée «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.

Toutefois, la présente directive ne limite pas le droit des États membres, dans le respect du droit communautaire, d'inspecter, d'immobiliser au sol, d'interdire ou de soumettre à des conditions les aéronefs atterrissant sur leur aéroports.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

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

«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;

«inspection au sol», l'examen des aéronefs de pays tiers mené conformément à l'annexe II;

«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 4

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'espace aérien de l'État membre concerné,
 - les carences constatées et les rectifications requises,
 - les contacts pris avec l'autorité compétente de l'exploitant;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

c) les informations de suivi concernant l'exploitant, telles que:

- les carences constatées et 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 5

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,
- une précédente inspection au sol a fait apparaître des lacunes laissant sérieusement penser que l'aéronef n'était pas conforme aux normes 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 4 est source d'inquiétude à propos de l'exploitant ou des lacunes ont été constatées lors d'une précédente inspection au sol d'un aéronef dudit exploitant.

2. Les États membres veillent à la bonne fin des inspections au sol et autres mesures de surveillance requises, visées à l'article 9, paragraphe 3.

3. 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. A l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef est informé du contenu du rapport d'inspection au sol, qui est adressé à l'exploitant et à l'autorité compétente concernée si des défauts sont constatés.

4. Lorsqu'elle effectue une inspection au sol au titre de la présente directive, l'autorité compétente fait tout son possible pour éviter de retarder exagérément l'aéronef inspecté.

Article 6

Échange d'informations

1. Les autorités compétentes des États membres procèdent à un échange d'informations.

2. Tous les rapports types visés à l'article 4 et les rapports d'inspection au sol visés à l'article 5, paragraphe 3, sont transmis sans tarder aux autorités compétentes des États membres et à la Commission, à leur demande.

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 en matière de sécurité, le rapport est communiqué sans tarder à chaque autorité compétente des États membres et à la Commission.

Article 7

Protection et diffusion des informations

1. Les informations échangées conformément à l'article 6 sont utilisées aux seules fins de la présente directive et leur accès est limité aux autorités compétentes participant à l'échange et à la Commission.

2. Chaque État membre publie tous les six mois des informations accessibles au public concernant:

- le nombre des aéronefs immobilisés au cours des six derniers mois, précisant en particulier le type d'appareil, le nom et le pays de l'exploitant, l'État d'immatriculation, les motifs de l'immobilisation, l'aéroport et la date d'immobilisation, ainsi que toutes les mesures correctives résultant de l'immobilisation qui ont été notifiées;
- le type d'aéronef, l'État d'immatriculation ainsi que le nom et le pays des exploitants dont l'aéronef a été immobilisé plus d'une fois au cours des 24 derniers mois, les motifs de l'immobilisation, l'aéroport et la date d'immobilisation, ainsi que toutes les mesures correctives résultant de l'immobilisation qui ont été notifiées;
- la liste des aéroports ouverts au trafic international, le nombre des inspections au sol effectuées, ainsi que le nombre de mouvements d'aéronefs de pays tiers enregistrés dans chaque aéroport recensé sur la liste;
- le nombre des inspections au sol notifiées conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 3.

3. La Commission peut, conformément à la procédure établie à l'article 11, paragraphe 2, décider de diffuser des informations supplémentaires à l'intention de parties susceptibles d'en tirer profit du point de vue de l'amélioration de la sécurité aérienne.

4. La confidentialité des informations volontairement fournies, notamment par l'équipage des appareils soumis à des inspections au sol, est assurée par une garantie d'anonymat de la source correspondante.

Article 8

Immobilisation au sol d'un aéronef

1. Lorsqu'à l'évidence, l'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales est un risque pour la sécurité, l'autorité compétente qui exécute l'inspection au sol immobilise l'appareil jusqu'à l'élimination de ce risque.

2. Lorsqu'un aéronef est immobilisé, l'autorité compétente de l'État membre où l'inspection a eu lieu informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et l'État d'immatriculation de l'aéronef en question.

3. Si le risque visé au paragraphe 1 n'empêche pas le décollage et le vol, en toute sécurité, de l'aéronef vidé de sa cargaison payante de fret ou de passagers, l'autorité compétente de l'État membre où l'inspection a lieu fixe, en coordination avec l'État responsable de l'exploitation de l'aéronef concerné, les conditions nécessaires dans lesquelles ce dernier peut être autorisé à gagner, en toute sécurité et sans cargaison payante de fret ou de passagers, un aéroport où les lacunes pourront être corrigées, et elle informe les États dont le territoire sera survolé par l'aéronef en question.

Article 9

Amélioration de la sécurité et modalités d'application

1. Les États membres se communiquent mutuellement et communiquent à la Commission les mesures opérationnelles qu'ils prennent et les ressources qu'ils affectent pour satisfaire aux exigences visées aux articles 4, 5 et 6.

2. Sur la base des informations reçues en application du paragraphe 1, la Commission peut, conformément à la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 2, arrêter toute mesure appropriée pour faciliter la mise en œuvre des articles 4, 5 et 6, et notamment:

— dresser la liste des informations à collecter;

— détailler le contenu et les procédures d'inspection au sol;

— définir les grandes lignes du stockage et de la diffusion des données;

— créer ou assister les organismes chargés de gérer et d'exploiter les outils nécessaires à la collecte et à l'échange d'informations.

3. Sur la base des informations reçues en application des articles 4, 5 et 6 et conformément à la procédure prévue à l'article 11, 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 de coopération et d'assistance avec des pays tiers en vue de renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité aérienne.

Article 10

Activité interdite ou soumise à certaines conditions

Si un État membre décide d'interdire ou de soumettre à certaines conditions l'activité d'un exploitant déterminé ou d'exploitants d'un pays tiers donné au départ de ses aéroports jusqu'à ce que l'autorité compétente du pays tiers concerné ait adopté des mesures correctives satisfaisantes:

a) cet État membre notifie à la Commission les mesures qu'il a prises;

b) la Commission peut consulter le comité visé à l'article 11, paragraphe 1, pour déterminer les conséquences à l'échelle communautaire du risque perçu pour la sécurité;

c) la Commission peut, conformément à la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 2, prendre toute mesure jugée nécessaire, notamment l'extension à la Communauté des mesures visées au point a).

Article 11

Procédure de décision

1. La Commission est assistée du 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 ⁽¹⁾.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation décrite à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, conformément à l'article 7, paragraphe 3, et à l'article 8 de cette décision.

⁽¹⁾ JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

3. Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est de trois mois.

4. La Commission peut en outre consulter le comité sur toute autre question concernant l'application de la présente directive, et notamment sur la détermination des conséquences à l'échelle communautaire du risque perçu pour la sécurité, comme prévu à l'article 10.

Article 12

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 deux ans après son entrée en vigueur. 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 telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 13

Rapport

Au plus tard le ... (*), la Commission établit un rapport sur l'application de la présente directive, et plus particulièrement de son article 10; 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 révision de la présente directive.

Article 14

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

(*) Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

ANNEXE I



Autorité aéronautique nationale (dénomination)

(pays)

SAFA

Rapport type

¹N°:

² Source: SR

⁴ Lieu:

³ Date:

⁵ (Supprimé)

⁷ Numéro AOC:

⁶ Exploitant:

⁸ Pays:

¹⁰ Numéro de vol:

⁹ Itinéraire: au départ de

¹² Numéro de vol:

¹¹ Itinéraire: à destination de

¹⁴ Pays de l'affréteur:

¹³ Affrété par la compagnie aérienne (*):

¹⁶ Marque d'immatriculation:

(*) (le cas échéant)

¹⁵ Type d'aéronef:

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

ANNEXE II

- I. L'inspection au sol devrait porter sur tout ou partie des aspects suivants, selon le temps disponible.
1. Vérification de la présence et de la validité des documents obligatoires pour les vols internationaux tels que: certificat d'immatriculation, journal de bord, certificat de navigabilité, licences de l'équipage, licence radio, liste des passagers et du fret, etc.
 2. Vérification de la conformité de la composition et des qualifications du personnel navigant technique avec les exigences des annexes 1 et 6 de la convention de Chicago (annexes OACI).
 3. Vérification des documents d'exploitation (données de vol, plan de vol d'exploitation, carnet technique) et de la préparation du vol permettant de prouver que le vol est préparé conformément à l'annexe 6 de la convention OACI.
 4. Vérification de la présence et de l'état des éléments nécessaires à la navigation internationale conformément à l'annexe 6 de la convention OACI:
 - Certificat de transporteur aérien
 - Certificat de bruit et d'émissions
 - Manuel technique [y compris MEL ⁽¹⁾] et manuel de vol
 - Équipement de sécurité
 - Équipement de sécurité de la cabine
 - Équipement nécessaire au vol, y compris matériel de radiocommunication et de radionavigation
 - Enregistreurs de bord
 5. Vérification de la conformité constante de l'état de l'appareil et de son équipement (y compris les dégâts et les réparations) avec l'annexe 8 de la convention OACI.
- II. Un rapport d'inspection au sol doit être établi à la fin de l'opération et doit inclure les informations générales types décrites ci-après, ainsi qu'une liste des éléments vérifiés indiquant les défaillances constatées pour chacun d'entre eux ou toute autre remarque nécessaire.

⁽¹⁾ Liste d'équipement minimum.



Autorité aéronautique nationale (dénomination)

(pays)

SAFA

Rapport d'inspection au sol

¹N°: _____

² Source: RI ⁴ Lieu:

³ Date:

⁵ Heure locale:

⁷ Numéro AOC:

⁶ Exploitant:

⁸ Pays:

¹⁰ Numéro de vol:

⁹ Itinéraire: au départ de

¹² Numéro de vol:

¹¹ Itinéraire: à destination de

¹⁴ Pays de l'affréteur:

¹³ Affrété par la compagnie aérienne (*):

¹⁶ Marque d'immatriculation:

(*) (le cas échéant)

¹⁵ Type d'aéronef:

¹⁷ Numéro de construction:

¹⁸ Personnel navigant technique: pays de licence:

¹⁹ Remarques:

Code / Std / Remarque

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

²⁰ Mesures prises:

.....

²¹ Noms 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.

²² Nom du coordinateur national:

²³ Signature

Autorité aéronautique nationale (dénomination)

(pays)

Élément	Vérifié	Remarque
A. Pupitre		
<i>Général</i>		
1. État général	1	1
2. Sorties de secours	2	2
3. Équipement	3	3
<i>Documentation</i>		
4. Manuels	4	4
5. Listes de contrôle	5	5
6. Cartes de radionavigation	6	6
7. Liste d'équipement minimum	7	7
8. Certificat d'immatriculation	8	8
9. Certificat acoustique (le cas échéant)	9	9
10. AOC ou équivalent	10	10
11. Licence radio	11	11
12. Certificat de navigabilité	12	12
<i>Données de vol</i>		
13. Plan de vol d'exploitation	13	13
14. Répartition de charge	14	14
<i>Équipement de sécurité</i>		
15. Extincteurs à main	15	15
16. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison	16	16
17. Harnais	17	17
18. Équipement d'oxygène	18	18
19. Feu clignotant	19	19
<i>Personnel navigant technique</i>		
20. Personnel navigant technique	20	20
<i>Carnet de route/carnet technique ou équivalent</i>		
21. Carnet de route	21	21
22. Attestation d'entretien	22	22
23. Défaut en attente de réparation	23	23
24. Contrôle prévol	24	24

Élément	Vérifié	Remarque
B. Sécurité/cabine		
1. État intérieur général	1	1
2. Siège de l'agent de bord	2	2
3. Trousse de premiers secours/Trousse médicale	3	3
4. Extincteurs à main	4	4
5. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison	5	5
6. Ceintures de sécurité	6	6
7. Éclairage et signalisation des sorties de secours, lampes-torches	7	7
8. Toboggans/Radeaux de sauvetage (si nécessaire)	8	8
9. Approvisionnement en oxygène (équipage et passagers)	9	9
10. Instructions de sécurité	10	10
11. Personnel navigant technique en nombre suffisant	11	11
12. Accès aux sorties de secours	12	12
13. Sécurité des bagages	13	13
14. Places assises en nombre suffisant	14	14
C. État de l'aéronef		
1. État extérieur général	1	1
2. Portes et trappes	2	2
3. Commandes de vol	3	3
4. Roues et pneus	4	4
5. Train d'atterrissage	5	5
6. Puits de roue	6	6
7. Entrée d'air et tuyère d'éjection	7	7
8. Aubes de soufflante	8	8
9. Hélices	9	9
10. Réparations apparentes	10	10
11. Dégâts apparents non réparés	11	11
12. Fuites	12	12
D. Fret		
1. État général de la soute	1	1
2. Marchandises dangereuses	2	2
3. Sécurité du fret à bord	3	3