



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 26.11.2002

COM(2002) 664 final

2002/0014 (COD)

Proposition modifiée de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

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

(présentée par la Commission conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Le 14.01.2002, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen sa proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires (COM(2002)8/final - 2002/0014(COD)).

Le Comité économique et social a rendu un avis favorable le 17.7.2002.

Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

Le 3.9.2002, le Parlement européen a, en première lecture, rendu son avis contenant dix-neuf amendements à la proposition de la Commission.

Sur les dix-neuf amendements adoptés par le Parlement européen, la Commission en a accepté treize : six intégralement (n<sup>os</sup> 1, 4, 5, 13 16, 22), six légèrement reformulés (n<sup>os</sup> 2, 9, 11, 18, 20, 21) et un partiellement, en proposant une autre formulation pour être fidèle à l'esprit de ce dernier (n<sup>o</sup> 12).

### **1. MODIFICATIONS APPORTEES AUX CONSIDÉRANTS**

Les modifications apportées au 3ème considérant mettent l'accent sur le fait que nous ne demandons pas aux pays tiers ce que la Communauté ne fait déjà pas elle-même (réf. Amendement 1).

Les modifications apportées au 4ème considérant mettent l'accent sur le fait que la surveillance des normes de sécurité est nécessaire pour tous les aéronefs. La formulation de l'amendement adoptée par le Parlement européen a été légèrement modifiée (réf. Amendement 2).

Les modifications apportées au 5ème considérant mettent l'accent sur le fait que l'efficacité des inspections au sol est garantie par l'application de méthodes uniformes (réf. Amendement 4).

Les modifications apportées au 6ème considérant mettent l'accent sur le fait que l'action communautaire ne vise pas les pays tiers comme tels mais les aéronefs - de pays tiers - qui ne répondent pas aux normes de sécurité convenues au niveau international (réf. Amendement 5).

Un nouveau considérant introduit le concept de procédure de contrôles ponctuels. Cette procédure est déjà appliquée dans la pratique par plusieurs États membres (réf. Amendement 9).

Un nouveau considérant propose de renforcer la surveillance des aéronefs ou des compagnies aériennes précédemment en défaut. Cette procédure est déjà mise en œuvre dans la pratique par plusieurs États membres ( (réf. Amendement 9).

Les modifications apportées au 13ème considérant (renuméroté comme 15ème considérant) a pour objectif que les données existantes en matière de sécurité soient utilisées au mieux. La formulation de l'amendement adopté par le Parlement européen a été légèrement adaptée (réf. Amendement 11).

Un nouveau 16ème considérant met l'accent sur le fait que la présente directive et la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne tiendront dûment compte des procédures et connaissances existantes. L'esprit du 12ème amendement adopté par le Parlement européen a été accepté, mais il est exprimé avec une autre formulation (réf.amendement 12).

## **2. AMENDEMENTS AUX ARTICLES 1 ET 5**

Dans la proposition initiale, les inspections au sol ne pourraient être effectuées que si l'aéronef était suspecté de non-conformité aux normes de sécurité internationales. La reformulation des articles 1 et 5 permet d'effectuer aussi des contrôles ponctuels, pour autant qu'ils ne soient pas discriminatoires (réf. Amendement 13 et Amendement 16, respectivement).

## **3. AMENDEMENTS A L'ARTICLE 7**

Pour éviter que des documents publiés donnent lieu à des interprétations erronées qui pourraient nuire à la réputation des parties concernées, une phrase a été ajoutée de manière à ce que l'information technique soit présentée de manière compréhensible (réf. Amendement 20).

Une nouvelle phrase est également ajoutée pour informer le public des mesures prises par les autorités en réponse à ses réclamations (réf. Amendement 18).

## **4. AMENDEMENT A L'ARTICLE 9(4)**

Une nouvelle portion de phrase a été ajoutée pour être plus précis en ce qui concerne les mesures pouvant être prises en vue d'améliorer la sécurité dans les pays d'origine. L'amendement adopté par le Parlement européen s'inscrit dans le droit fil des opinions exprimées par la Commission dans sa communication intitulée "Contribution de la Communauté européenne au renforcement de la sécurité aérienne dans le monde"<sup>1</sup>. La formulation de l'amendement adoptée par le Parlement européen a été légèrement modifiée (réf. Amendement 21).

## **5. AMENDEMENT A L'ARTICLE 13**

Il s'agit seulement d'une reformulation destinée à améliorer le texte (réf. Amendement 22).

Eu égard à l'article 250, paragraphe 2, du Traité instituant la Communauté européenne, la Commission modifie sa proposition comme suit:

---

<sup>1</sup> COM(2001) 390 final, 16.07.2001.

Proposition modifiée de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL**

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

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<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>3</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>4</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité<sup>5</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La résolution adoptée par le Parlement européen le 15 février 1996<sup>6</sup> 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"<sup>7</sup>.
- (3) Il ressort clairement de cette communication que l'on peut nettement améliorer la sécurité en garantissant la conformité totale des aéronefs, **comme c'est déjà le cas dans la Communauté**, 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) **Il importe que tous les aéronefs puissent faire l'objet d'inspections.** **Toutefois**, l'expérience a révélé que les pays tiers ne respectent et ne font pas toujours respecter les normes de sécurité internationales; dès lors, afin d'améliorer la sécurité du transport dans la Communauté, il est nécessaire que

---

<sup>2</sup> JO C 103, 30.4.2002, p. 351.

<sup>3</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...], [...],...].p. [...].

<sup>5</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>6</sup> Résolution B4-0150/96, JO C 65 du 4.3.1996, p. 172.

<sup>7</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen: Rapport au Parlement européen et au Conseil 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, 12.06.1996.

la surveillance de la conformité aux normes internationales soit assurée dans les aéroports **de la Communauté.**

- (5) Les règles et les procédures d'inspection au sol, y compris les immobilisations au sol, doivent être harmonisées pour garantir, **par des méthodes uniformes,** 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~~ **en ce qui concerne les aéronefs provenant de** pays tiers **qui ne sont pas conformes aux normes de sécurité internationales.**
- (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) Les inspections au sol peuvent également être effectuées selon une procédure de contrôles ponctuels sur des aéronefs sur lesquels ne pèsent pas de soupçons particuliers, pour autant qu'elle soit appliquée de manière non discriminatoire.**
- (11) Les inspections peuvent être intensifiées dans le cas d'aéronefs ayant déjà présenté fréquemment des défauts lors d'inspections antérieures ou sur des aéronefs appartenant à des compagnies aériennes dont les aéronefs ont fréquemment attiré l'attention.**
- (12)** 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.
- (13)** 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.

- (14) 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.
- (15) 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. **La Commission devrait mettre à la disposition du comité les statistiques et les informations compilées en application d'autres mesures communautaires relatives aux incidents spécifiques qui pourraient contribuer à la détection de défauts représentant un danger pour la sécurité.**
- (16) **Il est nécessaire 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), et il conviendrait de recourir au maximum aux compétences disponibles dans le domaine des procédures d'évaluation de la sécurité des aéronefs non communautaires (SAFA), notamment si la gestion de cette activité doit être transférée ultérieurement à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).**
- (17) 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<sup>8</sup>, 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, **notamment** 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;

---

<sup>8</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- 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 applicable, 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 1er, 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 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 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 inspections au sol peuvent en outre aussi être effectuées selon une procédure de contrôles ponctuels en l'absence de tout soupçon particulier. Cette procédure est toutefois 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 9, 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. 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.
- 5.** 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 4, 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 ;
  - **des descriptions sommaires des réclamations relatives à la sécurité aérienne et des mesures prises en réponse à ces réclamations.**

**Les motifs publiés de l'immobilisation d'un aéronef seront simples, faciles à comprendre et sans équivoque.**

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, **y compris une assistance permettant à ces pays d'adapter leurs services de sécurité locaux et leur personnel aux normes en vigueur dans la Communauté.**

## *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<sup>9</sup>.
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.
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.

---

<sup>9</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p. 4.

### *Article 13*

#### *Rapport*

Au plus tard le ..... (\*), la Commission soumet établit au Parlement européen et au Conseil 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.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*La Présidente*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

---

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

## ANNEXE 1



Autorité aéronautique nationale (*dénomination*)  
(*pays*)

**SAFA**

### Rapport type

<sup>1</sup>N°: .....-.....-.....

<sup>2</sup>Source: .....SR

<sup>3</sup>Date: .....-.....-.....  
<sup>5</sup> (Supprimé)

<sup>4</sup> Lieu: .....-.....-.....

<sup>6</sup>Exploitant: .....-.....-.....

<sup>8</sup>Pays : .....-.....-.....

<sup>7</sup>Numéro AOC : .....-.....-.....

<sup>9</sup> Itinéraire : au départ de .... -.....-.....

<sup>11</sup> Itinéraire : à destination de .... -.....-.....

<sup>10</sup> Numéro de vol : .....-.....-.....

<sup>12</sup> Numéro de vol : .....-.....-.....

<sup>13</sup> Affrété par la compagnie aérienne\*: .....-.....-.....

\* (le cas échéant)

<sup>14</sup> Pays de l'affréteur : .....-.....-.....

<sup>15</sup> Type d'aéronef : .....-.....-.....

<sup>16</sup> Marque d'immatriculation : .....-.....-.....

<sup>17</sup> Numéro de construction : .....-.....-.....

<sup>18</sup> Personnel navigant technique: pays de licence: .....-.....-.....

<sup>19</sup> Remarques :

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

<sup>20</sup> Mesures prises:

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

<sup>21</sup> (Supprimé)

<sup>22</sup> Nom du coordinateur national: .....

<sup>23</sup> Signature

## ANNEXE 2

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<sup>10</sup>) 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.

---

<sup>10</sup>

Liste d'équipement minimum



Autorité aéronautique nationale (*dénomination*)  
(*pays*)

SAFA

## Rapport d'inspection au sol

<sup>1</sup>N°: .....

<sup>2</sup>Source: RI

<sup>3</sup>Date: .....

<sup>4</sup>Lieu: .....

<sup>5</sup>Heure locale: .....

<sup>6</sup>Exploitant: .....

<sup>7</sup>Numéro AOC : .....

<sup>8</sup>Pays : .....

<sup>9</sup>Itinéraire : au départ de .....

<sup>10</sup>Numéro de vol : .....

<sup>11</sup>Itinéraire : à destination de .....

<sup>12</sup>Numéro de vol : .....

<sup>13</sup>Affrété par la compagnie aérienne\* .....

<sup>14</sup>Pays de l'affréteur : .....

\* (le cas échéant)

<sup>15</sup>Type d'aéronef : .....

<sup>16</sup>Marque d'immatriculation : .....

<sup>17</sup>Numéro de construction : .....

<sup>18</sup>Personnel navigant technique: pays de licence: .....

### <sup>19</sup>Remarques :

Code / Std / Remarque

| Code  | Std   | Remarque |
|-------|-------|----------|
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |
| ..... | ..... | .....    |

### <sup>20</sup>Mesures prises:

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

### <sup>21</sup>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.*

<sup>22</sup>Nom du coordinateur national: .....

<sup>23</sup>Signature

Autorité aéronautique nationale (dénomination)  
(pays)

| Élément                                                                    | Vérifié                     | Remarque                    |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <b>A. Pupitre</b>                                                          |                             |                             |
| <b>Général</b>                                                             |                             |                             |
| 1. État général.....                                                       | 1 <input type="checkbox"/>  | 1 <input type="checkbox"/>  |
| 2. Sorties de secours.....                                                 | 2 <input type="checkbox"/>  | 2 <input type="checkbox"/>  |
| 3. Équipement .....                                                        | 3 <input type="checkbox"/>  | 3 <input type="checkbox"/>  |
| <b>Documentation</b>                                                       |                             |                             |
| 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 d'équipement minimum .....                                        | 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"/> |
| <b>Données de vol</b>                                                      |                             |                             |
| 13. Plan de vol d'exploitation.....                                        | 13 <input type="checkbox"/> | 13 <input type="checkbox"/> |
| 14. Répartition de charge.....                                             | 14 <input type="checkbox"/> | 14 <input type="checkbox"/> |
| <b>Équipement de sécurité</b>                                              |                             |                             |
| 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 d'oxygène.....                                              | 18 <input type="checkbox"/> | 18 <input type="checkbox"/> |
| 19. Feu clignotant .....                                                   | 19 <input type="checkbox"/> | 19 <input type="checkbox"/> |
| <b>Personnel navigant technique</b>                                        |                             |                             |
| 20. Personnel navigant technique .....                                     | 20 <input type="checkbox"/> | 20 <input type="checkbox"/> |
| <b>Carnet de route / carnet technique ou équivalent</b>                    |                             |                             |
| 21. Carnet de route .....                                                  | 21 <input type="checkbox"/> | 21 <input type="checkbox"/> |
| 22. Attestation d'entretien .....                                          | 22 <input type="checkbox"/> | 22 <input type="checkbox"/> |
| 23. Défaut en attente de réparation.....                                   | 23 <input type="checkbox"/> | 23 <input type="checkbox"/> |
| 24. Contrôle prévol .....                                                  | 24 <input type="checkbox"/> | 24 <input type="checkbox"/> |
| <b>B. Sécurité/cabine</b>                                                  |                             |                             |
| 1. État intérieur généra                                                   | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 2. Siège de l'agent de bord                                                | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 3. Trousse de premiers secours/Trousse médicale                            | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 4. Extincteurs à main .....                                                | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 5. Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison.....                      | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 6. Ceintures de sécurité.....                                              | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 7. Éclairage et signalisation des sorties de secours, lampes-torches ..... | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 8. Toboggans/Radeaux de sauvetage (si nécessaire).....                     | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 9. Approvisionnement en oxygène (équipage et passagers).....               | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 10. Instructions de sécurité .....                                         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 11. Personnel navigant technique en nombre suffisant .....                 | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 12. Accès aux sorties de secours .....                                     | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 13. Sécurité des bagages.....                                              | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| 14. Places assises en nombre suffisant                                     | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>    |
| <b>C. État de l'aéronef</b>                                                |                             |                             |
| 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 et pneus                                                          | 4 <input type="checkbox"/>  | 4 <input type="checkbox"/>  |
| 5. Train d'atterrissage                                                    | 5 <input type="checkbox"/>  | 5 <input type="checkbox"/>  |
| 6. Puits de roue                                                           | 6 <input type="checkbox"/>  | 6 <input type="checkbox"/>  |
| 7. Entrée d'air et tuyère d'éjection                                       | 7 <input type="checkbox"/>  | 7 <input type="checkbox"/>  |
| 8. Aubes de soufflante                                                     | 8 <input type="checkbox"/>  | 8 <input type="checkbox"/>  |
| 9. Hélices                                                                 | 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"/> |
| <b>D. Fret</b>                                                             |                             |                             |
| 1. État général de la soute                                                | 13 <input type="checkbox"/> | 1 <input type="checkbox"/>  |
| 2. Marchandises dangereuses                                                | 14 <input type="checkbox"/> | 2 <input type="checkbox"/>  |
| 3. Sécurité du fret à bord                                                 | 15 <input type="checkbox"/> | 3 <input type="checkbox"/>  |

## **FICHE FINANCIÈRE**

### **1. INTITULE DE L'ACTION**

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

### **2. LIGNE BUDGETAIRE CONCERNEE**

B2.702 Sécurité des transports et A-7031 Comités obligatoires

### **3. BASE LEGALE**

Article 80, paragraphe 2 traité CE

### **4. DESCRIPTION DE L'ACTION**

#### **4.1 Objectif général de l'action**

Contribuer à l'amélioration de la sécurité du transport aérien en évaluant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires.

#### **4.2 Période couverte par l'action et modalités prévues pour son renouvellement ou sa prorogation**

Non définie

### **5. CLASSIFICATION DE LA DEPENSE/RECETTE**

#### **5.1 Dépense non obligatoire**

#### **5.2 Crédits dissociés**

### **6. TYPE DE LA DEPENSE/RECETTE**

Subvention pour cofinancement avec d'autres sources du secteur public

### **7. INCIDENCE FINANCIERE**

#### **7.1 Mode de calcul du coût total de l'action (lien entre les coûts individuels et le coût total)**

Les coûts générés par l'ensemble du programme pour les cinq prochaines années ont été calculés d'après les normes applicables aux autorités nationales de l'aviation civile en Europe; ces coûts servent actuellement de base aux estimations budgétaires réalisées par d'autres organisations internationales telles que la CEAC (Conférence européenne de l'aviation civile) et les JAA (Autorités aéronautiques conjointes). Cela s'explique par

le fait que les activités couvertes par la présente directive seront menées en étroite collaboration avec ces deux organisations.

Les normes utilisées sont les suivantes: - salaire: 400 euros par jour ouvré; - indemnité journalière: 200 euros; - frais de déplacement: 1 000 euros par déplacement.

Les coûts d'exploitation annuels de l'ensemble du programme ont été estimés à 728 950 euros. Il est proposé que la participation de la Commission se limite à environ 12% de ces coûts, soit 85 000 euros.

## **7.2 Ventilation par éléments de l'action**

Coût moyen annuel de 85 000 euros qui sera renouvelé chaque année.

## **7.3 Dépenses d'exploitation pour études, experts, etc. inscrites à la partie B du budget**

Voir ci-dessous.

## **7.4 Échéancier indicatif des crédits d'engagement et de paiement**

Coût moyen annuel de 85 000 euros qui sera renouvelé chaque année.

## **8. DISPOSITIONS ANTIFRAUDE PREVUES**

Contrôles sur la base de documents justificatifs effectué par les services compétents de la Commission, et contrôles sur place si nécessaire.

## **9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COUT-EFFICACITE**

### **9.1 Objectifs spécifiques quantifiables, population visée**

- L'objectif visé est de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne en veillant à ce que les transporteurs des pays tiers respectent effectivement les normes internationales de sécurité. Pour y parvenir, il faudra procéder à l'inspection d'aéronefs étrangers empruntant les aéroports communautaires, collecter et diffuser des informations concernant ces aéronefs et faire en sorte que des mesures correctives soient prises.

- La subvention sera versée à l'organisation internationale (JAA) qui organisera et coordonnera l'ensemble du programme pour le compte des différents États.

- Sachant que l'objectif général est d'améliorer la sécurité en veillant à ce que les transporteurs des pays tiers se conforment de façon satisfaisante aux normes internationales de sécurité, la principale population cible est constituée des usagers européens des transports aériens ainsi que des personnes vivant à proximité des aéroports.

### **9.2 Justification de l'action**

Chaque État membre sera responsable des inspections effectuées dans les aéroports nationaux mais l'établissement d'un programme coordonné, prévoyant notamment

l'archivage et la diffusion de données ainsi que les services temporaires d'inspecteurs de renfort, apparaît comme le moyen le plus efficace et économique de garantir une application uniforme du programme dans la Communauté, évitant ainsi que des transporteurs des pays tiers n'échappent aux inspections sur certains aéroports ou dans certains États membres.

### 9.3 Suivi et évaluation de l'action

La Commission assurera un suivi minutieux de la gestion du programme en participant à un comité de direction ad hoc ("Programme Steering Committee")

## 10. DEPENSES ADMINISTRATIVES (SECTION III, PARTIE A DU BUDGET)

La mobilisation effective des ressources administratives dépend de la décision annuelle de la Commission sur l'allocation des ressources, qui tient compte du nombre des effectifs et des montants additionnels accordés par l'autorité budgétaire.

### 10.1 Incidence sur le nombre de postes

| Type de poste                          |             | Personnel affecté à la gestion de l'action |                    | Source                                                      |                           | Durée                      |
|----------------------------------------|-------------|--------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|
|                                        |             | Postes permanents                          | Postes temporaires | Ressources existantes dans les DG ou les services concernés | Ressources additionnelles |                            |
| Fonctionnaires ou personnel temporaire | A<br>B<br>C | 1<br>1                                     |                    | 1<br>1                                                      |                           | non définie<br>non définie |
| Autres ressources                      |             |                                            |                    |                                                             |                           |                            |
| Total                                  |             | 2                                          |                    | 2                                                           |                           |                            |

## 10.2 Incidence financière globale des ressources humaines

en euros

|                                                        | Montants | Méthode de calcul                                                                  |
|--------------------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Fonctionnaires                                         | 216 000  | 2 hommes/an x 108 000 € (coût unitaire) = 216 000 €<br><br>Lignes A1, A2, A4 et A5 |
| Personnel temporaire                                   |          |                                                                                    |
| Autres ressources<br>(indiquer la ligne<br>budgétaire) |          |                                                                                    |
| Total                                                  | 216 000  |                                                                                    |

Les montants indiqués doivent représenter le coût total des postes additionnels pour toute la durée de l'action, si cette durée est connue, ou pour 12 mois, si la durée n'est pas définie.

## 10.3 Augmentation des autres dépenses administratives résultant de l'action

en euros

| Ligne budgétaire               | Montants | Méthode de calcul                                                                                 |
|--------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A-07031 (comités obligatoires) | 19 500   | 2 réunions du comité avec la participation de 15 experts nationaux rémunérés en moyenne 650 euros |
| Total                          | 19 500   |                                                                                                   |

Les dépenses indiquées dans le tableau ci-dessus au titre de la ligne A-7 (comités obligatoires) seront couvertes par des crédits relevant de l'enveloppe globale de la DG TRANS.