Informations de base

2002/0014(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA Abrogation 2005/0228(COD) Voir aussi 2005/0008(COD) **Subject** 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	MAES Nelly (V/ALE)	13/11/2003

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	MAES Nelly (V/ALE)	22/01/2002
RETT Politique régionale, transports et tourisme	MAES Nelly (V/ALE)	22/01/2002

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
LIBE Libertés et droits des citoyens, justice, affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Formation du Conseil	Réunions	Date

Conseil de l'Union européenne			
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2557	2004-01-20
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2574	2004-03-30
	Transports, télécommunications et énergie	2499	2003-03-27
	Environnement	2517	2003-06-13

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
14/01/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0008	Résumé
17/01/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/07/2002	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/07/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0265/2002	
03/09/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0395/2002	Résumé
03/09/2002	Débat en plénière		
26/11/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0664	Résumé
13/06/2003	Publication de la position du Conseil	08478/1/2003	Résumé
19/06/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
10/09/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
10/09/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0301/2003	
09/10/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0422/2003	Résumé
20/01/2004	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
27/01/2004	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0125/2004	
04/02/2004	Réunion formelle du Comité de conciliation		
04/02/2004	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
26/02/2004	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3616/2004	
30/03/2004	Décision du Conseil, 3ème lecture		
31/03/2004	Débat en plénière		
01/04/2004	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0261/2004	Résumé
21/04/2004	Signature de l'acte final		
21/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2002/0014(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2005/0228(COD) Voir aussi 2005/0008(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/20324

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0265/2002	10/07/2002	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0395/2002 JO C 272 13.11.2003, p. 0031-0343 E	03/09/2002	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0301/2003	10/09/2003	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0422/2003	09/10/2003	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0125/2004	27/01/2004	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0261/2004 JO C 103 29.04.2004, p. 0680-0788 E	01/04/2004	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	10068/2003	04/06/2003	
Position du Conseil	08478/1/2003 JO C 233 30.09.2003, p. 0012-0023 E	13/06/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2002)0008  JO C 103 30.04.2002, p. 0351 E	14/01/2002	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0664 	26/11/2002	Résumé

Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2003)0717	17/06/2003	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0674	13/11/2003	Résumé
Document de suivi	C(2008)5265	24/09/2008	
Document de suivi	SEC(2008)2484	24/09/2008	
Document de suivi	COM(2009)0627	18/11/2009	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1576	18/11/2009	
Document de suivi	COM(2011)0159	31/03/2011	Résumé
Document de suivi	SEC(2011)0301	31/03/2011	
Document de suivi	COM(2012)0091	07/03/2012	Résumé
Document de suivi	SWD(2012)0038	07/03/2012	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0841/2002 JO C 241 07.10.2002, p. 0033	17/07/2002	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3616/2004	26/02/2004	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006R0768 JO L 134 20.05.2006, p. 0016-0018	19/05/2006	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2004/0036
JO L 143 30.04.2004, p. 0076-0086 Résumé

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 07/03/2012 - Document de suivi

Conformément à la Directive 2004/36/CE, la Commission présente son **cinquième rapport annuel** sur l'évaluation du programme SAFA («*Safety Assessment of Foreign Aircraft*», évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers), un des principaux instruments de l'Union européenne pour atteindre l'objectif de sécurité de l'aviation. Le rapport couvre la période du 1er janvier au 31 décembre 2010.

Évolution du programme en 2010 : l'année 2010 a notamment été marquée par **l'accord sur l'introduction, à partir de 2011, d'un nombre de points d'inspection à atteindre sur une base volontaire par chaque État participant** au programme SAFA. Ces points d'inspection nationaux sont calculés en tenant compte de la diversité et du volume du trafic extérieur. De plus, les inspections sont évaluées en fonction du **respect de plusieurs critères** directement liés au renforcement de la sécurité (hiérarchisation des inspections, distance du siège principal, durée de l'inspection).

Diverses initiatives lancées en 2007 se sont également poursuivies en 2010. Il s'agit de la préparation, par l'AESA, d'un contrôle de la qualité des rapports enregistrés par les États participants dans la base de données. Cette analyse effectuée tous les quatre mois par l'AESA a pour objet de détecter le plus rapidement possible les problèmes et les évolutions susceptibles d'affecter la sécurité afin d'y remédier suffisamment tôt pour éviter qu'ils ne deviennent une menace pour la sécurité aérienne internationale.

Par ailleurs, dans le courant de l'année 2010 et conformément à la demande de la Commission, l'AESA a poursuivi les négociations engagées avec différentes autorités aéronautiques nationales dans le monde pour **élargir la participation au programme SAFA de l'UE**.

En 2010, l'AESA a poursuivi son programme de **normalisation des inspections** conformément au règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission. Plus particulièrement, **24 audits** ont été exécutés dans les pays suivants: Albanie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, ancienne république yougoslave de Macédoine, Norvège, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie et Ukraine.

Enfin, conformément à la mission qui lui a été assignée en vertu de la directive 2008/49/CE de la Commission, l'AESA a poursuivi l'examen du deuxième ensemble de documents d'orientation relatifs aux procédures d'inspection au sol qui a été publié en 2009.

Hiérarchisation des inspections : le règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission prévoit une hiérarchisation des inspections SAFA dans une perspective paneuropéenne. Les États participants sont tenus de donner en partie la priorité aux inspections au sol de certains opérateurs. En 2010, sur un total de 11.703 inspections SAFA, 2.215 (18,9%) ont été réalisées sur des exploitants désignés dans la liste des priorités établie par la Commission.

Inspections des exploitants UE et non-UE : sur un total de 11.703 inspections, 9.798 (83,4%) ont été réalisées par des pays membres de l'UE (voir annexe A). 48,8% des inspections (5.713) ont été réalisées auprès d'exploitants agréés dans des pays tiers, tandis que les 51,2% restants (5.990) l'ont été auprès d'exploitants de l'UE. Ces chiffres mettent en évidence **le champ d'application très large du programme SAFA** de l'UE ainsi que le caractère non discriminatoire de son application aux exploitants établis dans l'UE aussi bien qu'à ceux établis hors de l'UE.

Constatations générales des inspections : le rapport montre que le ratio moyen de constatations par inspection a diminué pendant trois années consécutives avant de remonter de **13% en 2010**. Cette augmentation apparaît comme une conséquence directe des actes législatifs adoptés en 2008, de la publication par l'AESA de documents d'orientation très complets et de leur application par les États participants, ainsi que du lancement par l'AESA d'un programme de normalisation SAFA. L'ensemble de ces mesures a permis d'améliorer la qualité des inspections effectuées dans les 42 États participant au programme SAFA.

Malgré l'augmentation du nombre moyen de constatations (par inspection) en 2010, **la tendance sur cinq ans est en baisse** pour toutes les régions géographiques. Ainsi :

- les exploitants des États de l'UE, de la CEAC et de l'Océanie ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- la moyenne pour les exploitants africains a connu la plus forte progression en 2009 mais cette tendance a été inversée en 2010: les chiffres relatifs à cette année montrent la meilleure progression pour le ratio moyen d'exploitants africains.

Mesures prises sur la base des conclusions des inspections au sol : le rapport fait état des mesures suivantes :

- Information de l'autorité et de l'exploitant : 4.108 ;
- Restriction d'exploitation de l'aéronef : 120 ;
- Actions correctives avant autorisation du vol : 1.922 ;
- Immobilisation au sol de l'aéronef : 12 ;
- Interdiction d'exploitation immédiate : 0 (les interdictions/restrictions d'exploitation imposées par la CE au titre du règlement (CE) n° 2111 /2005 ne sont pas prises en compte).

Grâce à l'ensemble de ces améliorations, le rapport note que le programme est devenu un instrument plus efficace dans la détection d'éventuelles tendances à une dégradation de la sécurité dans le monde tout en contribuant en temps réel à l'exploitation en toute sécurité des aéronefs inspectés.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 19/05/2006 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Règlement 768/2006/CE de la Commission mettant en oeuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information.

CONTENU : la directive 2004/36/CE a introduit une approche harmonisée de l'application efficace des normes internationales de sécurité au sein de la Communauté en harmonisant les règles et procédures des inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur des aéroports situés dans les États membres. Ces derniers doivent procéder à des inspections au sol des aéronefs de pays tiers soupçonnés de non-conformité avec les normes internationales et participer à la collecte et à l'échange d'informations sur les inspections au sol.

Les États membres peuvent s'acquitter de leurs obligations communautaires en participant au programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (Safety Assessment of Foreign Aircraft — SAFA) mis en place en 1996 par la Conférence européenne de l'aviation civile et dont la gestion a été confiée aux Autorités conjointes de l'aviation (Joint Aviation Authorities - JAA). Les JAA gèrent notamment la base de données du programme SAFA, facilitent la formation harmonisée des inspecteurs et du personnel participant au programme et élaborent des procédures visant à améliorer le programme.

En vue d'améliorer le système de collecte et d'échange des informations, l'objectif du présent règlement est de confier à l'Agence européenne de la sécurité aérienne les tâches relatives au programme SAFA qui ont été assurées jusqu'à présent par les JAA. Ce transfert devrait contribuer à renforcer le programme et à assurer sa continuité.

Les principales dispositions du règlement sont les suivantes :

- On entend par «système SAFA communautaire» le système mis sur pied par la directive 2004/36/CE et par le présent règlement pour la collecte, l' échange et l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne des aéronefs et des exploitants aériens ;

- L'Agence européenne de la sécurité aérienne gère et met en oeuvre les outils et procédures nécessaires à la collecte et à l'échange d'informations. La gestion comprend notamment les tâches suivantes: collecte des informations en matière de sécurité sur les aéronefs ; mise à jour régulière d'une banque de données centralisée; conseiller la Commission et les autorités compétentes au sujet des mesures à prendre ou de la politique de suivi; communiquer les éventuels problèmes de sécurité et proposer le cas échéant des actions coordonnées; conseiller la Commission au sujet du développement et de la stratégie futurs du système SAFA communautaire;

- Les États membres introduisent sans délai dans la banque données centralisée les rapports des inspections au sol (y compris les rapports non exigées par la directive 2004/36/CE);

- L'Agence européenne de la sécurité aérienne soumettra à la Commission une proposition concernant un manuel des procédures d'inspection au sol, élaborera des programmes de formation et coordonnera un programme d'échange des inspecteurs ;

- L'Agence européenne de la sécurité aérienne transmettra chaque année à la Commission un rapport sur le système SAFA communautaire.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 09/06/2006.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 21/04/2004 - Acte final

OBJECTIF : renforcer la sécurité aérienne en faisant en sorte que les aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires se conforment aux normes de sécurité internationales. ACTE LÉGISLATIF : Directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. CONTENU : le Conseil a adopté la présente directive conformément au projet commun approuvé par le comité de conciliation (se reporter au résumé précédent). 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 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. À cette fin, les États membres sont tenus de s'assurer 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. Il est prévu que les aéronefs des pays tiers, leur exploitation et leur équipage soient inspectés, notamment chaque fois que l'on a des raisons de suspecter la non-conformité avec les normes de sécurité internationales. Ces aéronefs sont immobilisés au sol si cela est jugé nécessaire pour assurer la sécurité immédiate et des mesures appropriées sont arrêtées et mises en oeuvre pour remédier aux carences constatées. La 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. 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 5700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial sont exclus du champ d'application

de la directive. Au plus tard le 30 avril 2008, la Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive. Ce rapport tiendra compte notamment des nouveaux éléments intervenus au sein de la Communauté et dans les enceintes internationales, et pourra être assorti de propositions de modification de la directive. ENTRÉE EN VIGUEUR : 30/04/2004. MISE EN OEUVRE : 30/04/2006.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 13/11/2003 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 5 amendements adoptés par le Parlement européen en seconde lecture, la Commission en accepte 2 dans leur intégralité, 1 en partie et 1 dans son principe, sous réserve de reformulation. Elle a dû rejeter 1 amendement dans son intégralité. Les amendements retenus dans leur intégralité visent à : - réintroduire le délai de deux ans pour la transposition de la directive par les États membres (c'était l'échéance initialement proposée par la Commission mais le Conseil l'avait porté à trois ans dans sa position commune) ; - ramener à quatre ans le délai de publication par la Commission d'un rapport sur l'application de la directive (la position commune du Conseil proposait cinq ans). La Commission retient en partie l'amendement qui vise à définir de façon plus contraignante le contenu du rapport public relatif au programme d'inspection que la Commission devra publier tous les ans. La Commission accepte que ce rapport soit accessible également aux parties prenantes de l'industrie et comprenne une analyse de toutes les informations reçues. Mais elle ne peut accepter l'exigence que cette analyse n'autorise qu'une seule interprétation. En outre, elle ne peut accepter l'idée de publier des évaluations concluant à des risques accrus pour la sécurité uniquement sur la base de rapports d'inspection. La Commission accepte également dans son principe, sous réserve de reformulation, l'amendement ayant pour but de pallier l'affaiblissement de la position de la Commission lorsque des mesures sont proposées à l'encontre d'exploitants ou d'États qui ne se conforment par aux normes internationales. Enfin, la Commission rejette l'amendement exigeant que les rapports publiés par les États membres soient transmis non seulement à la Commission, mais également à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 17/06/2003 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission approuve la position commune adoptée à l'unanimité étant donné qu'elle respecte les principes essentiels de la proposition initiale. La position commune tient compte de changements importants comme l'introduction d'inspections par sondage, comme le demandait le Parlement européen, et respecte dans une large mesure les autres amendements adoptés par le Parlement.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 13/06/2003 - Position du Conseil

La position commune adoptée à l'unanimité approuve d'emblée plusieurs éléments de la proposition de la Commission et retient, en tout ou en partie, 11 des 19 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les principales modifications apportées par le Conseil sont les suivantes: - Objectif et champ d'application : ils ont été fusionnés en un seul article qui renforce la déclaration selon laquelle cette directive ne porte pas atteinte au droit des États membres d'inspecter les aéronefs et de prendre éventuellement les mesures qui s'imposent pour garantir la sécurité; - Inspection au sol : la position commune permet aux États membres d'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 et que cette procédure soit appliquée de manière non discriminatoire; - Protection et diffusion des informations : le libellé a été modifié de façon à la faire correspondre avec le texte du règlement 1592/2002/CE instituant une Agence de la sécurité aérienne et avec le texte de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (COD/2000/0343), approuvée par le Comité de conciliation le 9 avril 2003. Les États membres ne sont plus tenus de communiquer des informations au public tous les six mois: il appartient maintenant à la Commission de publier tous les ans un rapport d'information consolidé accessible au public et comprenant une analyse des informations reçues conformément à l'article 5. Dans cette analyse, la source de ces informations est désidentifiée; - Immobilisation au sol d'un aéronef : le texte a été révisé pour prendre en compte les pratiques internationales dans ce domaine; - Activité interdite ou soumise à certaines conditions : le texte a été modifié de manière à ce que la Commission puisse adresser une recommandation aux autres États membres en vue de l'extension d'une mesure prise par un État membre à l'encontre d'un ou plusieurs exploitants d'un pays tiers aux aéroports situés sur leurs territoires respectifs; - Mise en oeuvre : le délai de mise en oeuvre de la directive a été porté à trois ans.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 03/09/2002 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Nelly MAES (Verts/ALE, B), le Parlement a approuvé la proposition de directive, sous réserve d'amendements concernant notamment les inspections au sol. Le Parlement estime que ces inspections pourraient être menées selon une procédure de sondage sur

les avions n'éveillant pas particulièrement de soupçons, à condition que la procédure ne soit pas discriminatoire. Les inspections pourraient être plus nombreuses sur des avions ayant déjà fréquemment présenté des carences dans le passé ou sur des avions appartenant à des compagnies aériennes dont les avions ont fréquemment attiré l'attention. De plus, à l'exception de produits médicaux, aucun matériel ou déchets nucléaires ne devraient être transportés sur des vols transportant également des passagers. Le Parlement insiste enfin pour que, lors de leur publication, les motifs de l'immobilisation soient formulés de manière simple et compréhensible.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 14/01/2002 - Document de base législatif

OBJECTIF : contribuer à l'amélioration de la sécurité des transports aériens en évaluant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires. CONTENU : il existe un consensus général sur la nécessité de mettre en place un système d'évaluation du niveau réel de sécurité des transporteurs aériens non communautaires exploitant des lignes à destination et au départ des pays de l'Union européenne. Les attaques terroristes dont les États-Unis ont été récemment victimes rendent cette initiative encore plus nécessaire. La présente proposition directive s'applique aux aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres. Elle 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 ·uvre pour remédier aux carences constatées. Les normes internationales de sécurité dont le respect doit être contrôlé sont celles qui figurent à l'annexe de la convention de Chicago de 1944 à laquelle tous les États membres de l'Union sont parties. La Commission a veillé à ce que sa proposition soit compatible avec les obligations internationales assumées par les États membres en vertu de cette convention, en limitant les inspections obligatoires aux aéronefs ou aux exploitants pour lesquels des éléments indiquent de possibles défaillances et en évitant d'imposer des inspections systématiques et aléatoires qui pourraient être jugées contraires à la convention.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 01/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 31/03/2011 - Document de suivi

Le présent document constitue le **quatrième rapport annuel** sur le programme SAFA (évaluation de la sécurité des aéronefs des pays tiers) et couvre la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2009.

Le programme SAFA a été lancé par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) en 1996. Entrée en vigueur le 30 avril 2004, la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires (ou «directive SAFA») a instauré pour les États membres de l'UE l'obligation légale de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers atterrissant sur leurs aéroports. La responsabilité de la gestion et du développement du programme SAFA de la Communauté européenne incombe, depuis le 1er janvier 2007, à la Commission européenne, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). En comptant les 27 États membres de l'UE, 42 États participent au programme SAFA de l'UE.

Le présent rapport montre clairement les efforts de l'UE pour renforcer la sécurité dans le ciel européen. Les principales constatations sont les suivantes :

Évolution du programme en 2009 : au cours de l'année 2009, des efforts ont été faits pour **améliorer le fonctionnement du programme SAFA** de l'UE : i) publication d'un deuxième ensemble de documents d'orientation relatifs aux procédures d'inspection au sol ; ii) poursuite des initiatives lancées en 2007, comme par exemple des rapports concernant la qualité enregistrés par les États participants dans la base de données SAFA ainsi que l'analyse de la base de données ; ii) ouverture de négociations avec différentes autorités aéronautiques dans le monde pour élargir la participation au programme SAFA de l'UE ; iv) lancement d'un programme de normalisation visant à garantir que toutes les inspections SAFA sont effectuées de manière harmonisée dans tous les pays SAFA participants.

Mise en place d'une approche fondée sur les risques : le règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission (qui est entré en vigueur en avril 2008) prévoit une hiérarchisation des inspections SAFA dans une perspective paneuropéenne, les États participants étant tenus de donner en partie la priorité aux inspections au sol de certains sujets (des opérateurs déterminés ou tous les opérateurs agréés dans un État donné). La liste des priorités est établie par la Commission européenne et mise à jour, s'il y a lieu, sur la base des critères de hiérarchisation prévus par ledit règlement.

En 2009, sur un total de 11.349 inspections SAFA, 2.253 (19,85%) ont été réalisées sur des sujets désignés dans la liste des priorités.

Inspections : en 2009, les inspections ont atteint **un nombre record** et concerné un nombre d'exploitants plus important qu'au cours des années précédentes (11.349 inspections, ayant donné lieu à 9.688 constatations). Sur un total de 11.349 inspections, 9.462 (83,4%) ont été réalisées par des pays membres de l'UE. 47,9% des inspections (5.432) ont été réalisées auprès d'exploitants agréés dans des pays tiers, tandis que les 52,1% restants (5.917) l'ont été auprès d'exploitants de l'UE.

Le programme est de ce fait devenu **un instrument plus efficace** dans la détection d'éventuelles tendances à une dégradation de la sécurité dans le monde tout en contribuant en temps réel à l'exploitation en toute sécurité des aéronefs inspectés.

Constatations et catégories de constatations : l'évolution sur cinq ans montre que le nombre moyen de constatations (par inspection) a **diminué** dans toutes les régions géographiques :

- les exploitants des États de l'UE, de la CEAC et de l'Océanie ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- c'est dans la région africaine que le ratio constatations/inspections a le mieux progressé, (même si le nombre très élevé d'inspections du transporteur angolais TAAG influe sur ce résultat); ces inspections ont été imposées après le retrait partiel de ce transporteur de la liste de l'UE des transporteurs interdits de vol. En 2009, TAAG a été autorisé à reprendre partiellement ses activités dans l'UE (avec des aéronefs déterminés et uniquement à destination de Lisbonne, Portugal) à la condition que chaque vol fasse l'objet d'une inspection par les autorités portugaises ;
- les exploitants des États appartenant à la région EUR (Europe et Atlantique nord) ont moins de constatations par inspection que la moyenne;
- les exploitants des États appartenant aux régions MID (Moyen-Orient), SAM (Amérique du Sud), WACAF (Afrique occidentale et centrale), NACC (Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes), APAC (Asie-Pacifique) et ESAF (Afrique orientale et australe) ont plus de constatations par inspection que la moyenne.

Mesures prises après inspections au sol: le rapport décrit les mesures qui peuvent être prises en fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations.

Sur les 11.349 inspections réalisées en 20089, on note 95 restrictions d'exploitation de l'aéronef, 1.358 actions correctives avant autorisation du vol, 10 immobilisations au sol de l'aéronef et 1 interdiction d'exploitation immédiate.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 26/11/2002 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient, en totalité ou partiellement, 13 des 19 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les modifications apportées à la proposition initiale mettent l'accent sur le fait que : - l'Union ne demande pas aux pays tiers ce que la Communauté ne fait déjà pas elle-même; - la surveillance des normes de sécurité est nécessaire pour tous les aéronefs; - l'efficacité des inspections au sol est garantie par l'application de méthodes uniformes; - 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. D'autres modifications visent à : - introduire le concept de procédure de contrôles ponctuels, une procédure déjà appliquée dans la pratique par plusieurs États membres; - renforcer la surveillance des aéronefs ou des compagnies aériennes précédemment en défaut; - faire en sorte que les données existantes en matière de sécurité soient utilisées au mieux; - mettre 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. 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 proposition modifiée permet d'effectuer aussi des contrôles ponctuels, pour autant qu'ils ne soient pas discriminatoires. Pour éviter que des documents publiés donnent lieu à des interprétations erronées qui pourraient nuire à la réputation des parties concernées, il est précisé que l'information technique doit être présentée de manière compréhensible. En outre, le public devra être informé des mesures prises par les autorités en réponse à ses réclamations. La proposition modifiée est également plus précise en ce qui concerne les mesures pouvant êtres prises en vue d'améliorer la sécurité dans les pays d'origine.

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 09/10/2003 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de Mme Nelly MAES (Verts/ALE, B), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve quelques amendements techniques. Le Parlement souhaite l'introduction rapide de cette directive qui est d'une grande importance pour la sécurité aérienne et pour une concurrence loyale. En conséquence, les États membres devraient se conformer à cette directive deux ans après son entrée en vigueur et non pas trois comme il est proposé dans la position commune. En outre, la Commission devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive, au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur. Dans un autre amendement, le Parlement exige que la Commission européenne publie chaque année un rapport d'information consolidé accessible au public, aux partis prenantes de l'industrie et comprenant une analyse de toutes les informations reçues. Cette analyse devrait être simple, compréhensible, autoriser une seule interprétation et indiquer si, pour certains types d'aéronefs, d'exploitants et d'États d'immatriculation de l'aéronef ou d'États responsables de l'exploitation de l'aéronef concerné, il peut y avoir un risque de sécurité accru pour les passagers. Le Parlement demande également que tous les rapports types et les rapports d'inspection au sol soient aussi transmis à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Sécurité aérienne: aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, programme SAFA

2002/0014(COD) - 18/11/2009 - Document de suivi

Le présent document constitue le troisième rapport annuel sur le programme SAFA (sécurité des aéronefs) et couvre la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2008.

Le programme SAFA a été lancé par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) en 1996. Entrée en vigueur le 30 avril 2004, la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires (ou «directive SAFA») a instauré pour les États membres de l'UE l'obligation légale de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers atterrissant sur leurs aéroports. La responsabilité de la gestion et du développement du programme SAFA de la Communauté européenne incombe, depuis le 1er janvier 2007, à la Commission européenne, assistée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). En comptant les 27 États membres de l'UE, 42 États participent au programme SAFA de la CE.

Les principaux points soulevés dans le rapport sont les suivants :

Évolution du programme en 2008 : le 16 avril 2008, la Commission a arrêté deux mesures législatives importantes visant à renforcer davantage le programme SAFA de la CE:

- la directive 2008/49/CE de la Commission, qui contient les éléments fondamentaux du manuel des procédures SAFA et prévoit des règles harmonisées pour la conduite des inspections SAFA, comprenant les suites à donner aux inspections, le délai d'enregistrement obligatoire des rapports d'inspection (quinze jours ouvrables) et la communication obligatoire des résultats des inspections aux exploitants concernés sous la forme d'une attestation d'inspection établie sur la base d'un modèle commun. Ladite directive prévoit également un ensemble commun de critères de qualification pour les inspecteurs SAFA. L'AESA a été chargée d'aider les États participants en élaborant des documents d'orientation détaillés pour la mise en œuvre des éléments fondamentaux inscrits dans la directive;
- le règlement (CE) n° 351/2008, qui applique une approche structurée et paneuropéenne en matière de hiérarchisation des inspections au sol SAFA à l'égard des sujets qui présentent une menace potentielle pour la sécurité, afin d'optimiser l'utilisation des ressources dont disposent les services d'inspection.

Diverses initiatives lancées en 2007 se sont poursuivies en 2008, jusqu'à s'inscrire dans le cadre normal des activités régulières réalisées dans le cadre du programme SAFA de la CE, telles que le contrôle de la qualité des rapports enregistrés par les États participants dans la base de données SAFA et l'analyse de la base de données. En octobre 2008, la base de données SAFA a fait l'objet d'importants aménagements qui ont permis de perfectionner la procédure de présentation des rapports, d'assurer l'accompagnement du processus de hiérarchisation (découlant du règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission) et d'améliorer le déroulement des opérations.

Mise en place d'une approche fondée sur les risques : le nouveau règlement (CE) n° 351/2008 de la Commission (qui est entré en vigueur en avril 2008) prévoit une hiérarchisation des inspections SAFA dans une perspective paneuropéenne, les États participants étant tenus de donner en partie la priorité aux inspections au sol de certains sujets (des opérateurs déterminés ou tous les opérateurs agréés dans un État donné). La liste des priorités est établie par la Commission européenne et mise à jour, s'il y a lieu, sur la base des critères de hiérarchisation prévus par ledit règlement.

De plus, les exploitants figurant à l'annexe B de la liste communautaire des transporteurs aériens frappés d'une interdiction d'exploitation (ainsi que les autres exploitants agréés dans le même État qu'un opérateur figurant sur la liste communautaire sont également soumis au régime de hiérarchisation des inspections. La première liste de priorités a été publiée le 20 avril 2008 et a été actualisée deux fois au cours de cette même année. En 2008, sur un total de 10.337 inspections SAFA, 1.481 ont été réalisées sur des sujets désignés dans la liste des priorités.

Inspections : en 2008, les États participant au programme SAFA ont réalisé un nombre record de 10.337 inspections, qui ont donné lieu à 11.298 constatations. Sur les 10.337 inspections effectuées en 2008, 9.040 l'ont été par des États membres de l'UE: 42,7% des inspections (3.857) ont été réalisées auprès d'exploitants agréés dans des pays tiers (non-UE), tandis que les 57,3% restants (5.183) l'ont été auprès d'exploitants de l'UE.

En 2008, quelque 700.000 atterrissages ont été réalisés sur les aéroports communautaires par des exploitants de pays tiers, leur taux d'inspection (nombre d'inspections/nombre d'atterrissages) se situant dès lors aux alentours de 0,5% (c'est-à-dire 5 inspections pour 1.000 atterrissages). Le nombre d'atterrissages effectués par des exploitants de l'UE dans un autre État membre de l'UE (autre que l'État chargé de la surveillance de leur sécurité) s'est élevé à plus de 2.900.000, soit un taux d'inspection de 0,17% pour les exploitants de l'UE.

Constatations et catégories de constatations : il convient de prendre en considération non seulement le nombre absolu des constatations d'inspections mais aussi leur «gravité». À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies: une «catégorie 1» (constatation mineure), une «catégorie 2» (constatation significative) et une «catégorie 3» (constatation majeure). Il ressort du rapport que : i) les exploitants des États de l'UE, de la CEAC et de l'Océanie ont moins de constatations par inspection que la moyenne; ii) les exploitants d'Afrique, du groupe Fédération de Russie/Belarus/Asie centrale, d'Asie, du Moyen-Orient, d'Amérique du Nord et d'Afrique du Nord ont plus de constatations par inspection que la moyenne.

L'évolution sur cinq ans fait apparaître que le nombre moyen de constatations (par inspection) a diminué pour la quasi-totalité des régions géographique, et plus particulièrement pour les exploitants titulaires d'une licence dans la Fédération de Russie, le Belarus et l'Asie centrale (CEI). Seule la région d'Amérique latine et des Caraïbes fait exception.

Mesures prises après inspections au sol: le rapport décrit les mesures qui peuvent être prises en fonction de la catégorie, du nombre et de la nature des constatations. Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont jugées importantes, les États participant au programme SAFA peuvent décider de retirer l'autorisation d'entrée de cet aéronef. S'agissant de ces interdictions et de leur levée ultérieure, les États membres de

la CE participant au programme SAFA agiront conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 2111/2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté.

Sur 10.337 inspections réalisées en 2008, on note 109 restrictions d'exploitation de l'aéronef, 1.407 actions correctives avant autorisation du vol, 14 immobilisations au sol de l'aéronef et 10 interdictions d'exploitation immédiate.