

**N° 5713<sup>5</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

**PROJET DE LOI****portant transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité dans les aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

(12.3.2008)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Marc ANGEL, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi portant transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité dans les aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Transports en date du 16 avril 2007. Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles ainsi que d'un tableau de correspondance et d'une fiche financière sommaire.

L'avis de la Chambre de Commerce est intervenu le 3 avril 2007 et le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 29 janvier 2008.

Lors de sa réunion du 26 février 2008, la Commission des Transports a désigné M. Marc Angel rapporteur du projet de loi précité. Au cours de cette même réunion la commission parlementaire s'est consacrée à l'examen de la loi en projet, de l'avis de la Chambre de Commerce et de l'avis du Conseil d'Etat.

Par dépêche du 4 mars 2008, la commission a signalé au Conseil d'Etat un amendement au dispositif légal afin de tenir compte d'une suggestion de celui-ci.

Le présent rapport a été adopté par la Commission des Transports dans sa réunion du 12 mars 2008.

\*

**II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la stratégie communautaire visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la Communauté. Il introduit dans la législation nationale les règles et les procédures harmonisées inhérentes aux inspections au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'aéroport de Luxembourg.

Les dispositions matérielles sont tirées de la directive (CE) No 2004/36 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires amendée à son tour par le règlement (CE) No 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire de transpor-

teurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive (CE) No 2004/36.

L'acronyme SAFA dont est généralement désignée la directive (CE) No 2004/36 provient du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers „Safety Assessment of Foreign Aircraft“ mis en place en 1996 par la Conférence européenne de l'aviation civile et dont la gestion initiale avait été confiée aux Autorités conjointes de l'Aviation civile (Joint Aviation Authorities – JAA). La mission des JAA englobait en particulier la gestion de la base de données centralisée alimentée par les résultats d'inspections diligentées par les Etats européens sur une base purement volontaire.

Avec l'entrée sur scène de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et le récent élargissement de ses compétences, les tâches dévolues aux JAA ont été transférées à l'EASA dans un souci de renforcer le cadre institutionnel chargé de collecter et d'échanger les informations fournies par les Etats membres relatives à la sécurité des aéronefs des Etats tiers. Le transfert de compétences susmentionné a été formalisé par le biais du règlement (CE) No 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 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.

La directive SAFA instaure l'obligation pour les Etats membres de mettre en place un mécanisme approprié pour collecter les informations jugées utiles pour réaliser l'objectif primaire: l'amélioration et le maintien d'un niveau élevé de la sécurité de l'aviation civile en Europe. Par ailleurs, il incombe à chaque Etat membre l'obligation de procéder systématiquement à des inspections au sol en ce qui concerne les aéronefs des pays tiers. Les inspections se focaliseront avant tout de manière ciblée sur les aéronefs pour lesquels des indices pertinents permettent de présumer que leur état ne soit pas conforme aux normes de sécurité internationales, sans cependant négliger le fait que les inspections peuvent être diligentées par sondage en absence de soupçons particuliers ou d'anomalies apparentes. Enfin, la directive précitée confère à l'Etat membre un outil juridique très efficace en cas de constat d'absence de conformité avec les normes de sécurité internationales présentant un risque majeur pour la sécurité du vol projeté: la faculté d'immobiliser un aéronef jusqu'à preuve de l'élimination dudit risque.

Par ailleurs les analyses approfondies issues des rapports d'inspection constituent un facteur déterminant lors de la mise à jour de la liste communautaire des transporteurs aériens qui feront l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, désignée „liste noire“ des compagnies aériennes interdites de voler au départ ou à destination d'aéroports situés dans la Communauté [règlement (CE) No 2111/2005]. Il va de soi que les inspections du système communautaire SAFA pourront, le cas échéant, avoir des répercussions considérables si un transporteur aérien d'un pays tiers ne satisfait pas aux normes internationales de sécurité aérienne, voire s'il n'arrive pas à remédier aux manquements relevés dans les meilleurs délais. Les transporteurs non communautaires récalcitrants s'exposeront au risque d'encourir une interdiction d'exploitation ce qui constitue un levier efficace pour assurer leur conformité aux normes élevées et uniformes de sécurité en Europe.

Le système mis en place par la directive SAFA repose sur une approche communautaire harmonisée visant à éliminer tout risque de distorsion de concurrence et prescrit notamment les règles et les procédures d'inspection suivant lesquelles les Etats membres sont amenés à conduire leurs contrôles et à notifier ou à échanger leurs informations. Par ailleurs, la classification des manquements ou des carences qui est définie par voie de règlement grand-ducal se base sur la méthodologie commune élaborée par le SAFA Steering Committee et reprise par le comité spécifique de la Commission européenne instituée par l'article 12 du règlement (CEE) No 3922/91.

Le concept s'articule autour de quatre piliers fondamentaux: la collecte d'informations utiles relatives aux compagnies aériennes, la vérification de la mise en oeuvre des normes internationales de sécurité aérienne par des inspections au sol, l'échange d'informations pertinentes tant avec les instances communautaires (Commission, EASA) qu'avec les autres Etats membres, voire l'Etat d'immatriculation de l'aéronef concerné, et finalement l'emploi de mesures efficaces telles que l'immobilisation d'un aéronef présentant des carences susceptibles de mettre en péril la sécurité aérienne.

Sur le plan national, il revient à la Direction de l'aviation civile d'assumer les obligations découlant de la directive SAFA. Aux termes de l'article 17.3. de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction

de l'aviation civile, ladite Direction a pour mission notamment de „veiller au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité et de sûreté dans le domaine aéronautique en conformité avec la législation et la réglementation nationale et internationale“.

La Direction de l'aviation civile dispose dans ses rangs d'un nombre limité d'agents qualifiés jouissant d'une formation de base pour diligenter des inspections de type SAFA, mais dont la spécialisation et la formation récurrente devront être développées au cours des prochains mois. Les inspecteurs devraient bénéficier également de moyens de transport et d'équipement adéquat pour pouvoir procéder à des contrôles de manière efficiente.

Le présent projet permet à la Direction de l'aviation civile, parallèlement à sa faculté générale de s'adjoindre les services d'experts étrangers conformément aux termes de l'article 18 de sa loi-cadre, à savoir la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile, de recourir en cas de besoin au concours d'organismes spécialisés appelés à exécuter des tâches d'inspection au sol. Ce recours partiel à de l'expertise externe pour les inspections sera encadré de manière détaillée et rigoureuse pour garantir le niveau de qualité des contrôles, la qualification, l'intégrité, l'indépendance et l'impartialité des inspecteurs. Les critères qui reposent sur des recommandations générales issues des organismes internationaux réglementant l'aviation civile sont consignés dans une annexe spécifique faisant partie intégrante du projet de loi. De plus les règles précises gouvernant la conduite et le déroulement des inspections ainsi que la méthodologie de classification des manquements constatés seront détaillées dans un règlement grand-ducal.

Pour l'année 2006, la Direction de l'aviation civile a traité 663 demandes d'autorisation d'atterrissage de la part de transporteurs aériens desservant l'aéroport de Luxembourg de manière irrégulière („non-scheduled“), dont 45% des vols ont eu lieu le week-end ou en-dehors des heures de bureau. Le recours, du moins partiel, à des experts externes s'impose par le fait que les contrôles d'aéronefs devront être assurés à intervalles réguliers par des inspecteurs spécialisés.

S'agissant en particulier de la procédure de transposition en droit interne, la Commission européenne a émis en date du 12 décembre 2006 un avis motivé (No 2006/0471) au titre de l'article 226, premier alinéa, du traité instituant la Communauté européenne, à l'égard du Grand-Duché de Luxembourg en raison de l'absence de communication des mesures de transposition de la directive SAFA.

Le Grand-Duché de Luxembourg s'est engagé à prendre ses responsabilités dans le domaine de la sécurité aérienne dans les meilleurs délais. Le projet de loi sous examen s'inscrit dans la stratégie générale adoptée par le Gouvernement d'éliminer les retards de transposition des directives communautaires.

Au vu de la faculté cependant dont dispose la Commission européenne de porter le dossier devant les juridictions communautaires, il s'impose que le projet de loi sous examen bénéficie d'un traitement prioritaire afin que le Luxembourg puisse honorer lesdits engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

A cette fin il a été retenu de transposer le plus fidèlement les prescriptions de la réglementation communautaire conformément à la méthode „la directive et rien que la directive“.

\*

### III. TRAVAUX EN COMMISSION

La Commission des Transports a analysé le projet de loi sous rubrique et l'avis du Conseil d'Etat en date du 26 février 2008. Elle a par ailleurs pu noter que la Chambre de Commerce, qui avait rendu son avis le 3 avril 2007, approuve le projet de loi.

Dans les considérations générales de son avis du 29 janvier 2008, le Conseil d'Etat marque son accord avec le projet de loi sous rubrique quant au fond, tout en proposant un changement concernant la forme. En effet, la Haute Corporation est d'avis qu'il serait plus judicieux d'introduire les dispositions du projet de loi dans la loi modifiée du 19 mai 1999 qui constitue la loi de base de l'organisation de l'aviation civile au Luxembourg et qui est également la loi organique de la Direction de l'aviation civile. La Commission des Transports ne partage pourtant pas ce point de vue.

Dans son analyse des articles, le Conseil d'Etat a encore formulé quelques propositions que la Commission des Transports a fait siennes. Pour le détail des adaptations afférentes auxquelles la commission a procédé, il est renvoyé au commentaire des articles du présent rapport.

Concernant l'immobilisation au sol d'un aéronef (articles 13 à 15), le Conseil d'Etat doute qu'une telle immobilisation sorte tous les effets voulus, si la loi ne prévoit pas de sanctions pénales ou administratives spécifiques. La commission en vient à la conclusion que l'immobilisation au sol d'un aéronef représente un coût non négligeable pour l'exploitant et qu'une sanction supplémentaire ne s'impose pas. Par ailleurs, elle remarque qu'une compagnie aérienne n'a aucun intérêt à se soustraire à une mesure d'immobilisation au sol d'un de ses aéronefs, puisqu'elle risquerait ainsi de se retrouver sur la „liste noire“ de la Communauté européenne. La commission signale en outre que des sanctions pénales en la matière sont d'ores et déjà prévues par la loi modifiée du 31 janvier 1948 relatif à la réglementation de la navigation aérienne.

\*

#### IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Article 1er*

L'article 1er détermine le champ d'application du projet de loi sous rubrique qui vise à instaurer une approche harmonisée en matière de règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant à l'Aéroport de Luxembourg, à l'exception des aéronefs d'Etat, principe universel repris de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et des aéronefs d'un gabarit inférieur à une masse maximale au décollage de 5.700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial.

Cependant il y a lieu d'admettre que l'application de la directive (CE) No 2004/36, qualifiée ci-après de „directive SAFA“, ne porte pas préjudice au droit des autorités luxembourgeoises compétentes en matière d'aviation civile de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par le droit matériel de la directive sous examen et d'immobiliser au sol des aéronefs présentant un risque majeur pour la sécurité aérienne conformément aux dispositions nationales, notamment issues de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne.

##### *Article 2*

L'article 2 reprend les définitions exposées dans la directive SAFA dont l'insertion dans le texte national s'impose pour la lecture du texte sous examen.

##### *Article 3*

L'article 3 porte désignation de la Direction de l'aviation civile comme autorité compétente au sens de la directive pour la mise en oeuvre des dispositions découlant de la directive.

##### *Article 4*

L'article 4 décrit le type d'informations utiles que la Direction de l'aviation civile est chargée de collecter pour chaque exploitant d'aéronefs d'un pays tiers muni des droits de trafic requis au Grand-Duché de Luxembourg ou autorisé à atterrir à l'aéroport de Luxembourg, conformément aux dispositions de la directive SAFA, et dans le but de garantir la sécurité des passagers et de la population au sol.

##### *Article 5*

L'article 5 reprend les dispositions de l'article 4 de la directive SAFA et institue l'obligation pour la Direction de l'aviation civile de soumettre prioritairement aux inspections au sol les aéronefs des pays tiers réclamant une attention particulière et dont la non-conformité avec les normes de sécurité internationales peut être présumée ou déduite de manière objective, en particulier si l'aéronef en question présente des signes évidents d'anomalies ou de défauts.

##### *Article 6*

L'article 6 dispose que, en dépit des priorités fixées à l'article 5 du projet de loi, la Direction de l'aviation civile peut procéder à des inspections au sol selon une procédure de sondage en dehors de

tout soupçon manifeste d'anomalies ou de défauts. Aux fins de respecter l'obligation communautaire de non-discrimination, la Direction de l'aviation civile élaborera un plan annuel relatant les objectifs et les priorités en termes de sécurité aérienne qu'elle poursuit et fixant les critères orientant l'échantillonnage et le choix à effectuer par les inspecteurs.

#### *Article 7*

L'article 7 dispose qu'à l'issue des inspections diligentées par la Direction de l'aviation civile, les résultats d'examen sont consignés dans un rapport standardisé suivant la procédure prédéfinie à l'article 4.4 de la directive SAFA.

La conduite détaillée des inspections et la méthodologie de classification sont fixées par voie de règlement grand-ducal afin de rendre plus flexible l'encadrement de l'exécution des inspections au sol, eu égard aux besoins d'adapter et de modifier rapidement la méthodologie empruntée face aux recommandations des instances communautaires telles la Commission européenne ou l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA). La méthodologie retenue repose sur une procédure d'évaluation commune.

#### *Article 8*

L'article 8 oblige la Direction de l'aviation civile à prêter concours à l'application de modalités de surveillance arrêtées par la Commission à l'égard d'un exploitant déterminé ou d'exploitants d'un pays tiers donné.

#### *Article 9*

Le plan annuel à établir par la Direction de l'aviation civile selon l'article 9 n'est pas en soi une obligation découlant de la directive SAFA, mais cet exercice s'avère particulièrement utile en matière de ciblage et d'orientation des inspections à mener aux fins de réaliser les objectifs primaires du présent projet de loi, notamment lors du recours à la procédure de sondage prévue à l'article 6.

#### *Article 10*

L'article 10 permet à la Direction de l'aviation civile de s'adjoindre, le cas échéant, les services d'un organisme de contrôle spécialisé muni d'experts dotés de l'expertise et des expériences professionnelles requises pour assister les agents de la Direction de l'aviation civile dans leur mission technique d'inspecter les aéronefs au sol. L'article 10 définit par ailleurs les conditions à respecter lorsque la Direction de l'aviation civile a recours à un tel organisme.

Dans le projet de loi initial, les critères à remplir par l'organisme en question pour être éligible étaient fixés dans une annexe. Dans son avis du 29 janvier 2008, le Conseil d'Etat avait pourtant demandé que ces critères soient définis par un article de la loi et non pas par une annexe. La Commission des Transports suit la proposition du Conseil d'Etat.

#### *Article 11*

L'article 11 reprend intégralement les dispositions de l'article 5 de la directive SAFA instaurant un système d'échange d'informations entre les Etats membres et les instances communautaires compétentes. Il est important que les informations recueillies dans chaque Etat membre soient communiquées à tous les autres Etats membres et à la Commission respectivement l'EASA afin de garantir une surveillance efficace du respect des normes de sécurité internationales par les aéronefs des pays tiers.

#### *Article 12*

La sensibilité des informations relatives à la sécurité aérienne exige que la Direction de l'aviation civile prenne les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elle reçoit. L'article 12 a pour objectif de limiter la diffusion des informations au strict nécessaire.

Il incombe à la Direction de l'aviation civile de dépersonnaliser et de rendre anonymes les rapports d'inspection au sol visés à l'article 7 du présent projet de loi quant à la source des informations lorsque celles-ci, relatives aux anomalies d'un aéronef, sont fournies sur une base volontaire par le personnel navigant. La Direction de l'aviation civile procédera à la suppression de tous les détails personnels qui pourraient permettre d'identifier le notifiant ou des tiers à partir desdites informations.

*Article 13*

Conformément aux dispositions afférentes de la directive SAFA, l'article 13 donne, sous certaines conditions, la possibilité à la Direction de l'aviation civile, d'immobiliser au sol un aéronef pour des raisons de sécurité. L'article 13 définit les conditions et les procédures à respecter lors d'une telle immobilisation.

*Article 14*

L'article 14 prend en compte le fait que les infrastructures d'entretien des aéronefs à l'aéroport de Luxembourg peuvent être insuffisantes à tel point que l'aéronef sera contraint de gagner un autre aéroport pour faire rétablir sa conformité aux normes de sécurité. L'article 14 prévoit par conséquent une procédure spéciale permettant à la Direction de l'aviation civile d'autoriser le transfert de l'aéronef à condition que les minima de sécurité soient respectés et que l'Etat où est situé l'aéroport de destination tout comme les Etats survolés autorisent ledit transfert de l'aéronef.

*Article 15*

L'article 15 dispose que la mainlevée de l'immobilisation grevant un aéronef de pays tiers ne peut être obtenue de la part de la Direction de l'aviation civile que si celle-ci dispose de toutes les garanties nécessaires que des travaux de rectification réclamés ont été réalisés dans le sens indiqué et qu'il ne persiste plus de risques significatifs pour la sécurité du vol.

*Articles 16 et 17*

Les articles 16 et 17 du projet de loi initial ont été supprimés suites aux remarques que le Conseil d'Etat avait formulées dans son avis du 29 janvier 2008. L'article 16 du projet de loi initial prévoyait l'entrée en vigueur de la loi trois jours après sa publication. Le Conseil d'Etat fait remarquer que cette disposition est superfétatoire, puisque, à défaut d'un autre délai prévu dans la loi, l'entrée en vigueur de toute loi est de droit le troisième jour qui suit sa publication.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat s'était opposé formellement au maintien de l'article 17 du projet de loi initial qui confiait au ministre des Transports l'exécution de la loi. Cette disposition est contraire à l'article 36 de la Constitution qui réserve au seul Grand-Duc l'exécution des lois. La commission suit les recommandations du Conseil d'Etat.

\*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit.

\*

## TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

### PROJET DE LOI

#### portant transposition de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité dans les aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires

#### Chapitre I – *Champ d'application et définitions*

**Art. 1er.**– Les dispositions de la présente loi sont applicables à tous les aéronefs de pays tiers atterrissant au Grand-Duché de Luxembourg.

Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, la présente loi ne s'applique ni aux aéronefs d'Etat ni aux aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 5.700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial.

La présente loi s'applique sans préjudice du droit des autorités de l'aviation civile luxembourgeoise de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par les termes de cette loi et d'immobiliser au sol, d'interdire ou de soumettre à des conditions les aéronefs atterrissant au Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux règles applicables.

**Art. 2.**– Aux fins de l'application de la présente loi, on entend par:

- (1) *Immobilisation au sol*: l'interdiction formelle pour un aéronef de quitter un aéroport assortie, au besoin, des mesures appropriées pour l'en empêcher;
- (2) *Normes de sécurité internationales*: les normes de sécurité contenues dans la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, dénommée ci-après „Convention de Chicago“, ainsi que dans ses annexes, telles qu'en vigueur au moment de l'inspection;
- (3) *Inspection au sol*: l'examen des aéronefs étrangers mené conformément à l'annexe II de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires, ci-après dénommée „directive SAFA“;
- (4) *Aéronef de pays tiers*: un aéronef utilisé ou exploité sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un Etat membre;
- (5) *Liste communautaire*: liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté selon le règlement (CE) No 2111/2005 du Parlement et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE.

#### Chapitre II – *Autorité compétente et collecte d'informations*

**Art. 3.**– La Direction de l'aviation civile, dénommée ci-après „la Direction“, est l'autorité compétente chargée de la mise en oeuvre des dispositions de la présente loi.

**Art. 4.**– La Direction collecte pour chaque exploitant d'aéronefs d'un pays tiers muni des droits de trafic requis au Grand-Duché de Luxembourg ou autorisé à atterrir à l'aéroport de Luxembourg les informations suivantes:

- a) les informations générales sur l'exploitant telles que:
  - les coordonnées et la structure interne de l'opérateur;
  - la constitution de la flotte;
  - les limitations opérationnelles et les équipements des aéronefs de la flotte;
  - le standard de qualification des équipages;
  - la documentation et les procédures utilisées;

- la liste des organismes en charge de la maintenance des aéronefs de la flotte et les détails de leurs agréments;
- b) 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 de la Direction de l'aviation civile;
  - des plaintes;
- c) les informations concernant les mesures immédiates arrêtées à la suite d'une inspection au sol, telles que:
  - l'immobilisation au sol de l'aéronef;
  - l'interdiction pour l'aéronef ou pour l'exploitant d'opérer au Grand-Duché de Luxembourg;
  - les rectifications requises;
  - les contacts pris avec l'autorité compétente de l'exploitant ou de l'immatriculation de l'aéronef;
- d) les informations de suivi concernant l'exploitant, telles que:
  - les rectifications apportées;
  - la récurrence d'anomalies.

Les informations susmentionnées sont consignées sur le formulaire de rapport type contenant les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe I de la directive SAFA.

### **Chapitre III – Inspection au sol**

**Art. 5.**– La Direction instaure des procédures permettant de soumettre à une inspection au sol les aéronefs des pays tiers dans les cas de figure 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 manoeuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien luxembourgeois, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité;
- il n'est pas établi que des non-conformités envers les normes de sécurité internationales relevées sur l'aéronef lors de précédentes inspections au sol ont été rectifiées;
- il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires;
- il n'est pas établi, selon les informations recueillies conformément à l'article 4, que l'exploitant respecte les normes de sécurité internationales;
- des non-conformités envers les normes de sécurité internationales ont été relevées lors d'une précédente inspection au sol sur un autre aéronef dudit exploitant.

**Art. 6.**– Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la Direction peut également procéder à des inspections au sol selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condition que cette procédure soit appliquée de manière non discriminatoire et qu'elle soit conforme au droit communautaire.

**Art. 7.**– L'inspection au sol est exécutée conformément à la procédure décrite à l'annexe II de la directive SAFA 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 de la directive SAFA.

A l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection au sol et le rapport est adressé à l'exploitant et aux autorités compétentes concernées si des non-conformités importantes ont été constatées.

Des procédures d'inspections détaillées ainsi que la classification des non-conformités seront définies par règlement grand-ducal.



**Art. 8.**– La Direction doit veiller à la bonne exécution des inspections au sol appropriées et des autres mesures de surveillance requises telles que visées à l'article 8, paragraphe 3 de la directive SAFA.

**Art. 9.**– La Direction établit en début de chaque année un plan annuel des inspections au sol à réaliser en attachant une attention particulière aux dispositions des articles 5 et 6 de la présente loi.

#### **Chapitre IV – *Organisme de contrôle***

**Art. 10.**– (1) Dans la mesure où la Direction ne dispose pas de spécialistes en nombre et en qualité suffisants pour pouvoir procéder aux inspections au sol, le directeur de l'aviation civile peut confier à un organisme établi dans l'Union Européenne les inspections au sol visées aux articles 5 et 6 et cadrant avec le plan annuel des inspections décrit à l'article 9, à condition que cet organisme satisfasse aux critères énoncés au paragraphe 2 du présent article et que le recours à cet organisme se fasse conformément aux prescriptions de l'article 18.1 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'aviation civile.

(2) L'accréditation par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance établie dans l'Union européenne comme organisme d'inspection pour l'exécution des inspections au sol fait preuve de satisfaction aux critères minimaux suivants:

1. L'organisme, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les inspections au sol ne peuvent être ni l'exploitant, ni le propriétaire, ni le fabricant, ni le revendeur de l'aéronef qu'ils contrôlent, ni le mandataire de l'une de ces personnes. Ils ne peuvent pas intervenir ni directement, ni comme mandataires dans la conception, la fabrication, la commercialisation ou l'entretien de cet aéronef, ni représenter les personnes engagées dans ces activités. Ceci n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre le fabricant et l'organisme.
2. L'organisme et le personnel chargé de l'inspection au sol doivent exécuter les opérations d'évaluation et de vérification avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus grande compétence technique, et ils doivent être libres de toutes pressions et incitations, notamment d'ordre financier, pouvant influencer leur jugement ou les résultats de leur travail, et en particulier de celles émanant de personnes ou de groupements de personnes intéressées par les résultats des vérifications.
3. L'organisme doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir de façon adéquate les tâches techniques et administratives liées à l'exécution des inspections et vérifications; il doit également avoir accès au matériel nécessaire pour les vérifications exceptionnelles.
4. Le personnel chargé des contrôles doit posséder:
  - une bonne formation technique et professionnelle;
  - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives à l'évaluation de la documentation technique;
  - une connaissance satisfaisante des prescriptions relatives aux contrôles qu'il effectue et une pratique suffisante de ces contrôles;
  - l'aptitude requise pour rédiger les rapports nécessaires pour établir l'exécution des inspections.
5. L'indépendance du personnel chargé des inspections au sol doit être garantie. La rémunération de chaque agent ne doit pas être en fonction ni du nombre des contrôles qu'il effectue, ni des résultats de ces contrôles.
6. L'organisme doit souscrire à une assurance couvrant sa responsabilité civile à moins que cette responsabilité soit couverte par l'Etat sur la base du droit national ou que les contrôles soient effectués directement par la Direction de l'aviation civile.
7. Le personnel de l'organisme est lié par le secret professionnel pour tout ce qu'il apprend dans l'exercice de ses fonctions (sauf à l'égard de la Direction de l'aviation civile) dans le cadre de la présente loi ou de toute disposition de droit interne lui donnant effet.

Les critères précités qui ne sont pas couverts par l'accréditation seront à faire auditer par une autorité nationale d'accréditation et de surveillance et feront l'objet d'un rapport à part à remettre à la Direction pour décision.

### **Chapitre V – Echange, protection et diffusion d’informations**

**Art. 11.**– La Direction procède à un échange d’informations avec les autorités compétentes des autres Etats Membres. Ces informations comprennent, à la demande d’une autorité compétente, le nombre des inspections au sol exécutées, avec une indication, par année civile, du nombre des mouvements d’aéronefs des pays tiers à l’Aéroport de Luxembourg.

Tous les rapports types visés à l’article 4 et les rapports d’inspection au sol visés à l’article 7 sont transmis sans tarder à la Commission européenne et, à leur demande, aux autorités compétentes des Etats Membres ainsi qu’à l’Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA).

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 qu’il peut présenter un risque potentiel pour la sécurité, la Direction communique sans tarder le rapport à chaque autorité compétente des Etats membres et à la Commission européenne.

**Art. 12.**– La Direction doit prendre les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations recueillies en vertu de l’article 11.

Lorsque des informations relatives aux non-conformités d’un aéronef sont fournies volontairement, les rapports d’inspection au sol visés à l’article 7 sont désidentifiés et dépersonnalisés par la Direction quant à la source de ces informations.

### **Chapitre VI – Immobilisation au sol d’un aéronef**

**Art. 13.**– Lorsque, à l’évidence, l’absence de conformité avec les normes de sécurité internationales constatée sur un aéronef lors d’une inspection au sol constitue un risque majeur pour la sécurité du vol, des mesures doivent être prises par l’exploitant de l’aéronef pour rectifier les anomalies avant le départ du vol.

Si la Direction n’a pas l’assurance que des travaux de rectification seront réalisés avant le vol, elle immobilise l’appareil jusqu’à l’élimination du risque et en informe immédiatement les autorités compétentes de l’exploitant concerné et de l’Etat d’immatriculation de l’aéronef.

La Direction notifie la décision d’immobilisation à l’Administration de la navigation aérienne et à la Police grand-ducale.

La décision prise par un exploitant de soustraire un de ces aéronefs à une inspection au sol sans justification valable équivaut à une constatation d’absence de conformité avec les normes de sécurité internationales entraînant de plein droit une immobilisation de l’aéronef.

**Art. 14.**– La Direction peut prescrire, en coordination avec l’Etat responsable de l’exploitation de l’aéronef concerné ou avec l’Etat d’immatriculation de l’aéronef, les conditions nécessaires dans lesquelles l’aéronef peut être autorisé à voler jusqu’à un aéroport où les anomalies peuvent être rectifiées. Si les anomalies affectent la validité du certificat de navigabilité de l’aéronef, l’immobilisation ne peut être levée que si l’exploitant obtient la permission de l’Etat ou des Etats qui seront survolés par ce vol.

**Art. 15.**– L’immobilisation d’un appareil peut être levée si la Direction dispose de toutes les garanties nécessaires que des travaux de rectification ont été réalisés dans le sens indiqué et qu’il ne persiste plus de risques significatifs pour la sécurité du vol.

Luxembourg, le 12 mars 2008

*Le Rapporteur,*  
Marc ANGEL

*Le Président,*  
Roland SCHREINER

