Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **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

(JO L 143 du 30.4.2004, p. 76)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (CE) nº 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005	L 344	15	27.12.2005

▼B

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

du 21 avril 2004

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

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

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

vu la proposition de la Commission ([1]),

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

après consultation du Comité des régions,

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

considérant ce qui suit:

(1) La résolution sur la catastrophe aérienne au large de la République dominicaine adoptée par le Parlement européen le 15 février 1996 ([4]) souligne la nécessité pour la Communauté d'adopter une attitude plus active et de développer une stratégie visant à améliorer la sécurité de ses citoyens voyageant en avion ou vivant à proximité des aéroports.

(2) La Commission a adressé au Parlement européen et au Conseil une communication intitulée «Définir une stratégie communautaire de renforcement de la sécurité aérienne».

(3) Il ressort clairement de cette communication que l'on peut nettement améliorer la sécurité en garantissant la conformité totale des aéronefs avec les normes de sécurité internationales contenues dans les annexes de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 («convention de Chicago»).

(4) Afin d'établir et de maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe, il convient d'établir une approche harmonisée en vue d'appliquer de manière efficace les normes internationales de sécurité dans la Communauté. À cette fin, il est nécessaire d'harmoniser les règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres.

(5) En harmonisant les positions des États membres pour ce qui est de faire respecter les normes internationales, on évitera les distorsions de concurrence. L'affirmation d'une attitude commune à l'égard des aéronefs de pays tiers ne respectant pas les normes de sécurité internationales servira la position des États membres.

(6) Les aéronefs atterrissant dans les États membres devraient être inspectés dès lors que l'on soupçonne leur non-conformité aux normes de sécurité internationales.

([1]) JO C 103 E du 30.4.2002, p. 351..

([2]) JO C 241 du 7.10.2002, p. 33.

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

([4]) JO C 65 du 4.3.1996, p. 172.

▼B

(7) Des inspections peuvent également être réalisées selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condition que le droit communautaire et le droit international soient respectés. Les inspections devraient notamment être réalisées de manière non discriminatoire.

(8) Les inspections pourraient être plus nombreuses sur les aéronefs ayant déjà fréquemment présenté des carences dans le passé ou sur des aéronefs appartenant à des compagnies aériennes dont les aéronefs ont déjà souvent attiré l'attention.

(9) Les informations recueillies dans chaque État membre devraient être communiquées à tous les autres États membres et à la Commission afin de garantir la surveillance la plus efficace possible du respect des normes de sécurité internationales par les aéronefs des pays tiers.

(10) Pour ces raisons, il est nécessaire d'établir au niveau communautaire une procédure d'évaluation des aéronefs des pays tiers et des mécanismes de coopération correspondants entre les autorités compétentes des États membres en vue d'échanger des informations.

(11) La sensibilité des informations relatives à la sécurité exige que les États membres prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'ils reçoivent.

(12) Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel que défini dans le règlement (CE) nº 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ([1]), la Commission devrait adopter des mesures, pour la diffusion de ces informations auprès des parties intéressées, et les conditions y afférentes.

(13) Lorsque les anomalies constatées sont à l'évidence synonymes de danger, les aéronefs sur lesquels une intervention s'avère nécessaire devraient être immobilisés au sol jusqu'à ce que leur conformité aux normes internationales de sécurité soit rétablie.

(14) Les installations de l'aéroport d'inspection peuvent être telles que l'autorité compétente sera contrainte d'autoriser l'aéronef à gagner un autre aéroport approprié, sous réserve que soient assurées les conditions de sécurité du transfert de l'aéronef.

(15) Afin de mener à bien les tâches lui incombant en vertu de la présente directive, la Commission devrait être assistée par le comité institué par l'article 12 du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ([2]).

(16) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([3]).

(17) La Commission devrait mettre à la disposition du comité institué par l'article 12 du règlement (CEE) nº 3922/91 les statistiques et les informations qui ont été recueillies en application d'autres mesures communautaires relatives aux incidents spécifiques et qui pourraient contribuer à la détection d'anomalies représentant un danger pour la sécurité de l'aviation civile.

(18) Il convient de tenir compte de la coopération et des échanges d'information dans le cadre des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) et de la Conférence européenne de l'aviation civile

([1]) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.
([2]) JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil (JO L 240 du 7.9.2002, p. 1).
([3]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

(CEAC); en outre, il conviendrait de recourir autant que possible aux compétences disponibles dans les procédures du programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA).

(19) Il convient de tenir compte du rôle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) dans la politique relative à la sécurité dans les transports aériens civils, y compris la mise en place de procédures visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe.

(20) Des dispositions prévoyant une coopération accrue concernant l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar ont été adoptées le 2 décembre 1987 à Londres par le Royaume d'Espagne et le Royaume-Uni dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays; ces dispositions ne sont toutefois pas encore entrées en vigueur,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application et objectif

1. Dans le cadre de la stratégie globale de la Communauté visant à établir et à maintenir un niveau élevé uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe, la présente directive établit une approche harmonisée en matière d'application efficace des normes internationales de sécurité dans la Communauté, par voie d'harmonisation des règles et procédures d'inspection au sol des aéronefs des pays tiers atterrissant sur les aéroports situés dans les États membres.

2. La présente directive est sans préjudice du droit des États membres de procéder à des inspections qui ne sont pas couvertes par la présente directive et d'immobiliser au sol, d'interdire ou de soumettre à des conditions les aéronefs atterrissant sur leurs aéroports, conformément à la législation communautaire et internationale.

3. Les aéronefs d'État, tels qu'ils sont définis dans la convention de Chicago, et les aéronefs d'une masse maximale au décollage inférieure à 5 700 kg n'effectuant pas de transport aérien commercial sont exclus du champ d'application de la présente directive.

4. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni sur le conflit de souveraineté portant sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.

5. L'application des dispositions de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'au moment où les arrangements prévus dans la déclaration conjointe faite par les ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni le 2 décembre 1987 entreront en vigueur. Les gouvernements de l'Espagne et du Royaume-Uni notifieront cette date au Conseil.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

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

b) «normes de sécurité internationales»les normes de sécurité contenues dans la convention de Chicago, ainsi que dans ses annexes, telles qu'en vigueur au moment de l'inspection;

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

d) «aéronef de pays tiers»un aéronef utilisé ou exploité sous le contrôle d'un organisme autre que l'autorité compétente d'un État membre.

▼B

Article 3

Collecte d'informations

Les États membres mettent en place un mécanisme afin de collecter toutes les informations jugées utiles pour réaliser l'objectif visé à l'article 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'État membre concerné,

   — les rectifications requises,

   — les contacts pris avec l'autorité compétente de l'exploitant;

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

   — les rectifications apportées,

   — la récurrence d'anomalies.

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

Article 4

Inspection au sol

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

— il a été rapporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries,

— il a été signalé que l'aéronef manœuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien d'un État membre, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité,

— une précédente inspection au sol a fait apparaître des anomalies laissant sérieusement penser que l'aéronef n'était pas conforme aux normes de sécurité internationales, l'État membre craignant qu'il n'y ait pas été remédié depuis lors,

— il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires, ou

— une des informations visées à l'article 3 est source d'inquiétude à propos de l'exploitant ou des anomalies ont été constatées lors d'une précédente inspection au sol d'un aéronef dudit exploitant.

2. Les États membres peuvent établir des règles en vue de réaliser des inspections au sol selon une procédure de sondage en l'absence de soupçons particuliers, à condition que ces règles soient conformes au droit communautaire et international. Toutefois, cette procédure doit être appliquée de manière non discriminatoire.

▼B

3. Les États membres veillent à la bonne fin des inspections au sol et autres mesures de surveillance requises, visées à l'article 8, paragraphe 3.

4. L'inspection au sol est exécutée conformément à la procédure décrite à l'annexe II et ses résultats sont consignés sur un formulaire de rapport d'inspection au sol contenant au moins les éléments énumérés dans le spécimen figurant à l'annexe II. À l'issue de l'inspection au sol, le commandant de l'aéronef ou un représentant de l'exploitant de l'aéronef est informé des conclusions de l'inspection au sol et le rapport est adressé à l'exploitant et aux autorités compétentes concernées si des défauts importants sont constatés.

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

Article 5

Échange d'informations

1. Les autorités compétentes des États membres procèdent à un échange d'informations. Ces informations comprennent, à la demande d'une autorité compétente, une liste des aéroports de l'État membre concerné ouverts au trafic aérien international, avec une indication, par année civile, du nombre des inspections au sol exécutées, ainsi que du nombre des mouvements d'aéronefs des pays tiers dans chaque aéroport recensé sur cette liste.

2. Tous les rapports types visés à l'article 3 et les rapports d'inspection au sol visés à l'article 4, paragraphe 4, sont transmis sans tarder à la Commission et, à leur demande, aux autorités compétentes des États membres ainsi qu'à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

3. Lorsqu'un rapport type révèle l'existence d'un risque potentiel pour la sécurité ou qu'un rapport d'inspection au sol indique qu'un aéronef n'est pas conforme aux normes de sécurité internationales et peut présenter un risque potentiel pour la sécurité, le rapport est communiqué sans tarder à chaque autorité compétente des États membres et à la Commission.

Article 6

Protection et diffusion des informations

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

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

3. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel que défini dans le règlement (CE) n° 1049/2001, la Commission adopte, de sa propre initiative et conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, les mesures et les conditions y afférentes pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des informations visées au paragraphe 1. Ces mesures, qui peuvent être de portée générale ou individuelle, sont fondées sur la nécessité de:

— fournir aux personnes et aux organisations les informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation civile;

— limiter la diffusion des informations à ce qui est strictement nécessaire pour leurs utilisateurs, afin de garantir à ces informations un niveau de confidentialité adéquat.

▼B

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

Article 7

Immobilisation au sol d'un aéronef

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

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

Article 8

Amélioration de la sécurité et modalités d'application

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

2. Sur la base des informations reçues en application du paragraphe 1, la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, arrêter toute mesure appropriée pour faciliter la mise en œuvre des articles 3, 4 et 5, et notamment:

— dresser la liste des informations à collecter;

— détailler le contenu et les procédures des inspections au sol;

— définir le format à utiliser pour le stockage et 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 3, 4 et 5 et conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2, il peut être décidé d'une inspection au sol appropriée et d'autres mesures de surveillance notamment à l'égard d'un exploitant déterminé ou d'exploitants d'un pays tiers donné jusqu'à ce que l'autorité compétente du pays tiers concerné ait adopté des mesures correctives satisfaisantes.

4. La Commission peut arrêter toute mesure appropriée visant à coopérer avec des pays tiers et à les assister en vue de renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité aérienne.

▼M1

▼B

Article 10

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 12 du règlement (CEE) nº 3922/91.

▼B

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Le comité adopte son règlement intérieur.

5. La Commission peut, en outre, consulter le comité sur toute autre question concernant l'application de la présente directive.

Article 11

Mise en œuvre

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

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

Article 12

Modification des annexes

Les annexes à la présente directive peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 10, paragraphe 2.

Article 13

Rapport

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

Article 14

Entrée en vigueur

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

Article 15

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

Autorité aéronautique nationale *(dénomination)*

(pays)

SAFA

Rapport type

[1] **N°:** _-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[2] Source: . . . . . SR

[3] **Date:** . . . . . _-_-_-_-_-_-_

[4] Lieu: . . . . . _-_-_-_

[5] (Supprimé)

[6] **Exploitant:** . . . . . _-_-_

[7] Numéro AOC:

. . . . . _-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[8] **Pays:** . . . . . _-_

[9] Itinéraire: au départ de . . . . . _-_-_-_

[10] Numéro de vol: . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_

[11] Itinéraire: à destination de . . . . . _-_-_-_

[12] Numéro de vol: . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_

[13] Affrété par la compagnie: _-_-_ aérienne (*)

[14] Pays de l'affréteur: . . . . . _-_

(*) (le cas échéant)

[15] **Type d'aéronef:** . . . . . _-_-_-_

[16] **Marque d'immatriculation:** . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[17] Numéro de construction: . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[18] Personnel navigant technique: pays de licence: . . . . . _-_

[19] Remarques:

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

[20] Mesures prises:

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

[21] (Supprimé)

[22] **Nom du coordinateur national:** . . . . . .

[23] **Signature** . . . . . .

▼B

ANNEXE II

I. L'inspection au sol devrait porter sur tout ou partie des aspects suivants, selon le temps disponible.

1. Vérification de la présence et de la validité des documents obligatoires pour les vols internationaux tels que: certificat d'immatriculation, carnet de route, certificat de navigabilité, licences de l'équipage, licence radio, liste des passagers et du fret.
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 d'exploitation (y compris la liste minimale d'équipements) 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 doit être établi à la fin de l'inspection au sol et doit inclure les informations générales types décrites ci-après, ainsi qu'une liste des éléments vérifiés indiquant les anomalies constatées pour chacun d'entre eux et/ou toute autre remarque nécessaire.

▼B

Autorité aéronautique nationale *(dénomination)*

(pays)

SAFA

Rapport d'inspection au sol

[1] **N°:** _-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[2] Source: RI

[3] **Date:** _-_-_-_-_-_

[4] Lieu: . . . . . _-_-_-_-_-_

[5] **Heure locale:** _-_:_-_

[6] **Exploitant:** . . . . . _-_-_

[7] Numéro AOC:

[8] **Pays:** . . . . . _-_

. . . . . _-_-_-_-_-_-_-_-_

[9] Itinéraire: au départ de . . . . . _-_-_-_

[10] Numéro de vol: . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_

[11] Itinéraire: à destination de . . . . . _-_-_-_

[12] Numéro de vol: . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_

[13] Affrété par la compagnie aérienne (*) _-_-_

(*) (le cas échéant)

[14] Pays de l'affréteur: . . . . . _-_

[15] **Type d'aéronef:** . . . . . _-_-_-_

[16] **Marque d'immatriculation:** . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[17] Numéro de construction: . . . . . _-_-_-_-_-_-_-_-_-_

[18] Personnel navigant technique: pays de licence: . . . . . _-_

[19] Remarques:

Code/Std/Remarque

_-_-_ — . . . . .

_-_-_ — . . . . .

_-_-_ — . . . . .

_-_-_ — . . . . .

[20] Mesures prises:

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

[21] **Noms des inspecteurs:** . . . . . .

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

[22] **Nom du coordinateur national:** . . . . . .

[23] **Signature** . . . . . .

▼B

Autorité aéronautique nationale *(dénomination)*

(pays)

	Élément	Vérifié		Remarque	
	A. Poste de pilotage				
1.	État général	1		1	
2.	Issues de secours	2		2	
3.	Équipement	3		3	
	Documentation				
4.	Manuels	4		4	
5.	Listes de contrôle	5		5	
6.	Cartes de radionavigation	6		6	
7.	Liste minimale d'équipements	7		7	
8.	Certificat d'immatriculation	8		8	
9.	Certificat acoustique (le cas échéant)	9		9	
10.	AOC ou équivalent	10		10	
11.	Licence radio	11		11	
12.	Certificat de navigabilité	12		12	
	Données de vol				
13.	Plan de vol d'exploitation	13		13	
14.	Devis de masse et centrage	14		14	
	Équipement de sécurité	3		3	
15.	Extincteurs à main	15		15	
16.	Gilets de sauvetage/dispositifs de flottaison	16		16	
17.	Harnais	17		17	
18.	Équipement en oxygène	18		18	
19.	Lampe torche	19		19	
	Personnel navigant technique				
20.	Personnel navigant technique	20		20	
	Carnet de route / carnet technique ou équivalent				
21.	Carnet de route	21		21	
22.	Attestation d'entretien	22		22	
23.	Travaux reportés	23		23	
24.	Visite prévol	24		24	

▼B

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