

Transport aérien: liste des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et information des passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif

2005/0008(COD) - 11/01/2010 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'application 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 et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif.

Jusqu'à maintenant, l'application du règlement a exigé 12 mises à jour de la liste communautaire. Depuis l'établissement de la liste en mars 2006, la Commission a enquêté sur plus de 400 transporteurs aériens de plus de 30 pays. La liste comprend deux annexes: l'annexe A où figurent les transporteurs aériens dont les activités commerciales font l'objet d'une interdiction totale sur le territoire des États membres; et l'annexe B où figurent les transporteurs aériens dont les activités commerciales font l'objet d'une interdiction partielle ou de restrictions d'exploitation sur le territoire des États membres. Lors de sa douzième mise à jour (25 novembre 2009), la liste communautaire comprenait 5 transporteurs individuels ainsi que tous les transporteurs (au moins 228) certifiés dans 15 pays tiers à l'annexe A, et 8 transporteurs aériens à l'annexe B.

Le rapport rappelle que les décisions et avis relatifs aux propositions de la Commission se fondent exclusivement sur des considérations de sécurité et ont toujours recueilli un consensus. Avec la coopération sans faille du Parlement européen et des autorités nationales de l'aviation civile des États membres, la Commission a toujours adopté le projet convenu dans les plus brefs délais, en limitant autant que possible les retards administratifs et de procédure.

Évaluation de l'application du règlement dans la pratique: la création de la liste communautaire et son évolution depuis trois ans peuvent être qualifiées de réussite à tous les points de vue. La liste est désormais considérée, au niveau international, comme un moyen efficace d'assurer un degré élevé de sécurité, dans l'intérêt des voyageurs, par l'application des normes pertinentes.

- **Caractère temporaire de l'interdiction** : il y a eu plusieurs cas de transporteurs aériens frappés d'interdiction qui ont admis avoir des performances en matière de sécurité ne répondant plus aux normes internationalement reconnues, et qui se sont engagés à appliquer des mesures correctrices et ont démontré l'avoir fait avec succès. En conséquence de quoi, ces transporteurs aériens ont été radiés de la liste. Cela montre que l'interdiction est une mesure temporaire et proportionnée. Cela a également été le cas de transporteurs aériens qui avaient été inscrits sur la liste communautaire à la suite de manquements à la sécurité constatés par l'autorité de l'aviation civile de leur pays.
- **L'effet préventif et dissuasif** : dans certains cas, les États auxquels la Commission a présenté des preuves avérées de manquements graves à la sécurité concernant un ou plusieurs de leurs transporteurs aériens ont anticipé l'interdiction en suspendant le certificat de transporteur aérien des compagnies en question ou en leur imposant des restrictions d'exploitation rigoureuses dans l'espace aérien des États membres. Ils ont ensuite appliqué des plans complets d'actions correctrices.

- **Importance mondiale** : la décision d'un certain nombre de pays non européens de suivre volontairement la liste mise à jour et publiée par la Commission illustre clairement l'importance accordée à la liste communautaire hors d'Europe. Par un échange régulier d'informations sur la sécurité avec l'OACI, la Commission a pu affiner sa perception de la situation dans diverses régions du monde et adapter, si nécessaire, ses projets d'assistance technique.
- **Coopération plus étroite avec les pays tiers et les organisations internationales** : la liste communautaire a resserré la coopération de la Communauté avec les pays tiers, ainsi que les organisations internationales, afin de vérifier le respect des normes de sécurité applicables par les transporteurs aériens et donc d'améliorer, en général, la supervision de la sécurité aérienne au niveau international. Globalement, la Commission poursuit des projets d'assistance technique en gardant à l'esprit les objectifs de sécurité de l'OACI pour 2008-2011 et en vue d'aider aussi les autorités de l'aviation civile d'autres États contractants de l'OACI à appliquer les normes internationales de façon cohérente en renforçant leur capacité à exercer effectivement leur surveillance réglementaire.

Leçons pour le futur : l'application de la liste communautaire a démontré, d'une part, que c'est un moyen efficace de contribuer à un degré élevé de sécurité dans la Communauté. Mais, d'autre part, on ne peut la considérer comme une garantie globale des performances des compagnies aériennes en matière de sécurité. En effet, elle est soumise à une double limitation: 1°) l'inscription sur la liste communautaire dépend des informations disponibles et vérifiables; 2°) l'inscription sur la liste communautaire constitue une interdiction d'exploitation uniquement en Europe et les compagnies aériennes qui en sont frappées continuent d'assurer des vols dans d'autres régions du monde. Par conséquent, il faut promouvoir et intensifier encore l'échange d'informations vérifiables et fiables au niveau international.

Il y a donc plusieurs domaines dans lesquels la Commission entend développer sa politique par des mesures internes comme externes.

Mesures internes. La Commission suggère de :

- **préciser le cadre réglementaire pour prononcer/lever les interdictions d'exploitation** : la Commission formulera des dispositions plus détaillées en modifiant la législation d'application, afin d'éclaircir certains aspects du règlement comme: les mesures que doivent prendre les États membres concernés par une tentative de violation de l'interdiction communautaire (y compris le survol); la définition des vols qui ne sont pas concernés par l'interdiction d'exploitation (p. ex. les vols de convoyage, d'inspection, privés, d'État, techniques, etc.); le moyen de consigner la décision prise par les pays du monde de limiter les certificats de transporteur aérien de leurs compagnies concernant les vols à destination de l'Union ;
- **renforcer le programme communautaire SAFA (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers)** : la Commission vise à affiner les instruments juridiques existants en imposant un nombre minimal d'inspections de la part des États membres pour en accroître la fiabilité ;
- **moderniser le système communautaire d'enquête sur les accidents** : le 29 octobre, la Commission a adopté des propositions ([COM\(2009\)0611](#)) visant à moderniser l'actuel cadre juridique relatif aux enquêtes sur les accidents et renforcer la capacité d'investigation de l'Europe en proposant de créer un réseau d'organismes d'enquête sur les accidents, à préciser le rôle de l'AESA dans ce domaine, à renforcer la mise en œuvre des recommandations de sécurité, à renforcer la protection des informations sensibles en matière de sécurité et à établir des normes communes concernant les listes de passagers ;
- **multiplier les projets et activités d'assistance technique** : la Commission reste engagée dans divers projets d'assistance technique destinés à aider les autorités de l'aviation civile à résoudre leurs problèmes de la façon la plus efficace. Elle entend poursuivre et étendre ses activités d'assistance technique, notamment sur le continent africain, avec le soutien de l'AESA. Au niveau international,

la Commission soutiendra encore les efforts de l'OACI pour répondre aux besoins de l'aviation civile internationale dans le cadre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde en coordonnant mieux les efforts déployés dans le monde pour aider les pays à renforcer leur sécurité.

Mesures internationales. Le rapport suggère de :

- ***resserrer les liens avec les pays tiers*** : la Commission entend renforcer sa coopération actuelle avec des partenaires stratégiques afin de faciliter l'échange de données relatives à la sécurité et de créer un réseau d'interlocuteurs de confiance pour évaluer non seulement les aspects liés à la sécurité de divers organismes impliqués dans la fabrication, l'exploitation, la maintenance et la formation, mais aussi l'application des programmes de sécurité au niveau national. Cette coopération doit aussi recouvrir l'échange de données comparables concernant les inspections au sol, l'objectif étant d'harmoniser autant que possible le format global du système de notification des données relatives à la sécurité ;
- ***développer l'échange de données relatives à la sécurité*** : les résultats du programme communautaire SAFA, tels qu'ils sont utilisés dans l'application du règlement (CE) n° 2111/2005, prouvent que la Communauté est apte à coopérer avec des pays tiers en proposant d'élaborer, au niveau international, un programme d'inspection des appareils au sol selon des procédures qui lui sont très familières. Cela permettrait d'harmoniser et de normaliser les informations tirées de ces inspections, ainsi que d'échanger ces informations importantes ;
- ***interdire dans le monde entier les transporteurs aériens non sûrs*** : l'application du règlement (CE) n° 2111/2005 a démontré que la communauté internationale doit appliquer les SARP de l'OACI de façon cohérente. Pour favoriser le respect de ces normes, la Commission entend proposer que le Conseil de l'OACI doive: i) publier, aux fins d'information du public en général, les graves problèmes de sécurité soulevés après les audits USOP; ii) déterminer un seuil de risque acceptable pour la sécurité au-delà duquel il doit recommander aux États de refuser le certificat de tout transporteur aérien certifié dans un État dont le taux d'inapplication des normes de l'OACI lui fait dépasser ledit seuil; iii) décider que l'OACI joue un rôle plus actif dans la coordination des activités d'assistance des principaux donateurs pour améliorer la situation en matière de sécurité à la suite de ses audits.