Informations de base

2005/0008(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
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et information des passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif Voir aussi Directive 2004/36/EC (Art 9 repealed) 2002/0014(COD) Modification 2015/0277(COD) **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	DE VEYRAC Christine (PPE-DE)	15/03/2005

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2654	2005-04-21

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
16/02/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0048	Résumé
12/04/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
21/04/2005	Débat au Conseil		Résumé

11/10/2005	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
19/10/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0310/2005	
15/11/2005	Débat en plénière		
16/11/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0428/2005	Résumé
16/11/2005	Résultat du vote au parlement		
05/12/2005	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
14/12/2005	Signature de l'acte final		
14/12/2005	Fin de la procédure au Parlement		
27/12/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/0008(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Voir aussi Directive 2004/36/EC (Art 9 repealed) 2002/0014(COD) Modification 2015/0277(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/26829

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Amendements déposés en commission		PE362.688	21/09/2005	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0310/2005	19/10/2005	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0428/2005	16/11/2005	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	03660/2/2005	14/12/2005	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
	COM(2005)0048		

Document de base législatif		16/02/2005	Résumé
Document de suivi	COM(2009)0710	11/01/2010	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)1735	11/01/2010	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1060/2005 JO C 024 31.01.2006, p. 0015-0016	28/09/2005	
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006R0473 JO L 084 23.03.2006, p. 0008-0013	22/03/2006	Résumé
EU	Acte législatif de mise en oeuvre	32006R0474 JO L 084 23.03.2006, p. 0014-0028	22/03/2006	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2005/2111
JO L 344 27.12.2005, p. 0015-0022 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2022/2989(DEA)	Examen d'un acte délégué
2022/2988(DEA)	Examen d'un acte délégué

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) - 14/12/2005 - Acte final

OBJECTIF : garantir le droit de tout passager d’être informé au préalable de l’identité de son transporteur aérien.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement 2111/2005/CE du Parlement européen et du Conseil 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.

CONTENU : Le règlement établit les règles visant à :

- la mise en place et la publication d'une liste communautaire, fondée sur des critères communs, des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et ;

- l'information des passagers quant à l'identité du transporteur aérien assurant les vols qu'ils empruntent.

La liste noire commune sera établie de la manière suivante: chaque État membre, dans le mois suivant l'entrée en vigueur du règlement, devra communiquer à la Commission l'identité des transporteurs aériens soumis à une interdiction d'exploitation sur son territoire. La Commission en informera par la suite les autres États membres. Dans un délai d'un mois, la Commission devra, sur la base de critères communs, établir la liste noire. Les compagnies concernées devront avoir le droit d'être entendus, si nécessaire dans le cadre d'une procédure d'urgence.

Une nouvelle annexe énonce les **critères communs pour l'examen d'une interdiction d'exploitation** pour des motifs de sécurité au niveau communautaire. Les décisions d'agir au niveau communautaire seront prises au cas par cas. Les transporteurs aériens seront inclus sur la liste noire en tenant compte des éléments suivants :

- Informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité de la part d'un transporteur aérien ;

- Lacune dans la capacité et/ou réticence d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité (manque de transparence ou de communication adéquate et rapide de la part d'un transporteur à la suite d'une enquête ; plan de mesures correctives inapproprié ou insuffisant) ;

- Lacune dans la capacité et/ou réticence des autorités chargées de la surveillance d'un transporteur aérien à traiter des manquements en matière de sécurité (manque de coopération avec l'autorité de l'aviation civile d'un État membre ; capacité insuffisante des autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire du transporteur à mettre en oeuvre et à faire respecter les normes de sécurité applicables ; capacité insuffisante des autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef utilisé par le transporteur aérien est enregistré à procéder à la surveillance de l'aéronef utilisé par le transporteur).

La Commission devra vérifier, au moins tous les trois mois, si une **mise à jour de la liste noire** est appropriée, pour en inclure, ou exclure, certains transporteurs. Afin de mettre à jour efficacement la liste, l'État membre concerné et l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne devront communiquer à la Commission toutes les informations appropriées.

La liste sera publiée sur Internet ainsi qu'au Journal Officiel. En outre, les contractants, les autorités nationales d'aviation civile, l'Agence européenne et les aéroports devront porter cette liste à la connaissance des passagers, à la fois via leurs sites web, et, le cas échéant, par une information dans leurs locaux.

La liste noire commune ne dispense cependant pas les États membres de réagir face à tout problème de sécurité imprévu, en instaurant une suspension immédiate d'exploitation sur son territoire. Chaque État membre est ainsi tenu de réagir à un problème de sécurité imprévu en introduisant une interdiction d'exploitation immédiate concernant son propre territoire, en tenant compte des critères communs. Par ailleurs, un État membre peut imposer ou maintenir une interdiction d'exploitation visant le transporteur aérien concerné en raison d'un problème de sécurité touchant spécifiquement cet État membre.

Les droits à l'information des passagers sont également renforcés. Le transporteur contractant est en effet tenu d'informer ces derniers de l'identité du ou des transporteurs aériens au moment de la réservation et ce, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation. Si l'identité du transporteur aérien effectif n'est pas connue au moment de la réservation, le contractant veille à ce que le passager soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie. Le passager doit en outre être informé de tout changement de transporteur effectif, à l'enregistrement ou au plus tard lors de l'embarquement. Le règlement confère également aux passagers le droit au remboursement ou au réacheminement si un transporteur aérien avec lequel un vol est déjà réservé est inscrit entre-temps sur la liste noire, le vol concerné ayant été annulé.

Ces règles sont d'application aux vols:

- au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique; ou

- au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, si le transporteur aérien contractant du vol est un transporteur aérien communautaire; ou

- au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, si le vol fait partie d'un contrat de transport qui a été conclu dans la Communauté et si le voyage a commencé dans la Communauté.

Les États membres devront veillent au respect de ces règles et établir un régime de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas de violation de ces règles.

Au plus tard le 16/01/2009, la Commission présentera un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement. Ce rapport sera assorti, le cas échéant de, propositions de modifications.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 16/01/2006. Les articles 10 (Champ d'application de l'information des passagers), 11 (Informations sur l'identité du transporteur aérien effectif) et 12 (Droit au remboursement ou au réacheminement) sont applicables a partir du 16/07/2006. L'article 13 (sanctions) est applicable à partir du 16/01/2007.

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) - 16/02/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : garantir le droit de tout passager d'être informé au préalable de l'identité de son transporteur aérien.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : la présente proposition s'inscrit dans un plan d'ensemble visant à renforcer les droits des passagers dans tous les modes de transport public. Une autre proposition parallèle tend à garantir aux personnes à mobilité réduite le même accès à ce mode de transport que n'importe quel passager (voir COD/2005/0007).

Pour que les voyageurs puissent choisir un vol en étant mieux informé sur le transporteur aérien effectif, il faut qu'ils puissent savoir, au moment de la réservation, par quel transporteur le vol sera assuré. A cette fin, le présent projet de règlement vise à garantir aux passagers le droit d'être informés de l'identité de leur transporteur aérien à leur donner l'assurance que toutes les informations relatives à la sécurité des transporteurs font bien l'objet d' une communication rapide et efficace entre les États. L'accident à Sharmel-Sheikh en 2004 a provoqué la mort de 148 personnes, la plupart d'entre eux des touristes européens dont certains ignoraient qu'ils allaient voler avec Flash Airlines. Cet accident a montré que les règles en place devaient être renforcées pour rendre les inspections au sol obligatoires et pour obliger les États membres à participer à un plus large échange d'informations et à appliquer des mesures communes arrêtées sur la base des résultats de ces inspections.

Le règlement proposé complète des mesures de sécurité déjà existantes et rigoureusement appliquées, telles que le système d'inspection harmonisée des opérateurs des pays tiers qui utilisent les aéroports européens, et la certification des appareils par l'Agence européenne de sécurité aérienne. Ceux-ci devront prendre toutes les mesures de protection et éventuellement d'interdiction nécessaires en cas de déficience.

La Commission fera en temps voulu des propositions visant à renforcer le système actuel des inspections de sécurité basé sur la directive 2004/36/CE (directive «SAFA»). D'autres mesures, plus radicales, éventuellement introduites par la voie d'une modification de la directive, pourraient consister dans la mise en place d'un système d'alerte garantissant que les questions importantes relatives à la sécurité sont portées à l'attention de tous les inspecteurs des États membres, et dans l'adoption d'un ensemble de procédures détaillées à appliquer.

Il faut noter que la Commission européenne propose également d'étendre les droits des passagers à tous les modes de transport, notamment le transport maritime et le transport international par autocar, afin de garantir aux citoyens des règles précises et valables sur l'ensemble du territoire de l' Union. Pour le transport ferroviaire, la Commission appelle le Parlement européen et les États membres à adopter dès que possible les mesures qu' elle a proposées en mars 2004.

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) - 22/03/2006 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Règlement 474/2006/CE de la Commission établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d' exploitation dans la Communauté, visée au règlement 2111/2005/CE du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : la Commission européenne a adopté la première liste communautaire de compagnies aériennes interdites dans l'Union européenne. Cette liste noire des compagnies peu sûres a été établie à partir des contributions des États membres et après une analyse approfondie effectuée en collaboration avec des experts des États membres. La liste mentionne 92 compagnies frappées d'une interdiction totale et trois de restrictions d'exploitation. L'interdiction d'une compagnie dans un État membre vaut dans l'ensemble de l'Union européenne. Les interdictions concernent aussi bien les vols de passagers que les compagnies de fret.

Les États membres ont informé la Commission de toutes les interdictions de vol ou de restrictions à l'exploitation sur leur territoire, en motivant leur décision. La Commission a invité toutes les compagnies aériennes concernées à donner leur point de vue et a contacté les autorités de l'aviation civile responsables de leur surveillance réglementaire. Les compagnies aériennes ont présenté leurs observations par écrit ou oralement à la Commission ainsi qu'au Comité de sécurité aérienne.

Les interdictions et les restrictions de vol ne sont imposées que sur la base d'informations prouvant la violation des critères objectifs et transparents publiés dans le règlement de base. Ces critères portent sur les résultats des contrôles effectués dans les aéroports européens, sur l'utilisation d'avions mal entretenus, vétustes ou dépassés, sur l'incapacité des compagnies à corriger les déficiences identifiées lors des inspections et sur l'incapacité de l' autorité chargée de la supervision d'une compagnie d'assumer cette tâche.

Les États membres ont indiqué que cinq pays disposent d'un système de surveillance réglementaire inadapté. L'une des conséquences importantes de la liste noire sera de supprimer la pratique des pavillons de complaisance qui consiste, pour certains pays, à délivrer des certificats d'exploitation aériens à des compagnies suspectes. La liste noire sera mise à jour aussi souvent que nécessaire, et au moins tous les trois mois.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24/03/2006

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) - 22/03/2006 - Acte législatif de mise en oeuvre

ACTE : Règlement 473/2006/CE de la Commission portant sur les règles de mise en oeuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement 2111/2005/CE du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : le chapitre II du règlement de base définit des procédures pour la mise à jour de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, ainsi que les procédures permettant aux États membres d'adopter, dans certaines circonstances, des mesures exceptionnelles imposant une interdiction d'exploitation sur leur territoire.

Le présent règlement établit des mesures de mise en oeuvre afin de définir les modalités de ces procédures. En particulier, il spécifie les informations à fournir par les États membres lorsqu'ils demandent à la Commission d'arrêter une décision en vertu du règlement de base pour mettre à jour la liste communautaire en prononçant une nouvelle interdiction d'exploitation, en levant une interdiction existante ou en en modifiant les conditions. Il définit par ailleurs les conditions d'exercice des droits de la défense des transporteurs soumis aux décisions arrêtées par la Commission pour mettre à jour la liste communautaire.

Concrètement, si une compagnie aérienne estime qu'elle peut être biffée de la liste parce qu'elle satisfait de nouveaux aux règles de sûreté, elle devra s'adresser à la commission ou à un État membre. Le comité des experts en matière de sûreté aérienne évaluera les éléments de preuve fournis par la compagnie ou par son autorité de surveillance. La Commission arrêtera sa décision finale sur la base de l'avis du comité.

La même procédure s'appliquera pour ajouter une compagnie sur la liste. Dans ce cas, la Commission pourra agir à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, ce qu'elle n'avait pas le droit de faire pour établir la première liste, qui est exclusivement basée sur les contributions nationales. La Commission agira sur la base des informations recueillies par ses propres services, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), les État membre ou l'Organisation de l'aviation civile internationale.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 24/03/2006.

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) - 16/11/2005 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport de Christine **DE VEYRAC** (PPE-DE, FR), à une large majorité, 577 voix pour, 16 contre et 31 abstentions. Le Parlement, le Conseil et la Commission s'étaient auparavant mis d'accord sur un compromis, de sorte que le Conseil devrait accepter, sans le modifier, le texte adopté en première lecture.

Aux termes du compromis, le règlement établit les règles visant à :

- la mise en place et la publication d'une liste communautaire, fondée sur des critères communs, des transporteurs aériens qui, pour des motifs de sécurité, font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, et ;

- l'information des passagers quant à l'identité du transporteur aérien assurant les vols qu'ils empruntent.

La liste noire commune sera établie de la manière suivante: chaque État membre, dans le mois suivant l'entrée en vigueur du règlement, devra communiquer à la Commission l'identité des transporteurs aériens soumis à une interdiction d'exploitation sur son territoire. La Commission en informera par la suite les autres États membres. Dans un délai d'un mois, la Commission devra, sur la base de critères communs, établir la liste noire. Les compagnies concernées devront avoir le droit d'être entendus, si nécessaire dans le cadre d'une procédure d'urgence.

Une nouvelle annexe énonce les critères communs pour l'examen d'une interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité au niveau communautaire. Les décisions d'agir au niveau communautaire seront prises au cas par cas. Les transporteurs aériens seront inclus sur la liste noire en tenant compte des éléments suivants :

- Informations avérées prouvant de graves manquements en matière de sécurité ;

- Incapacité et/ou réticence de la part du transporteur à remédier à des carences (ex : manque de transparence ou de communication adéquate et rapide ; plan de mesures correctives insuffisant ou inapproprié) ;

- Incapacité et/ou réticence des autorités chargées de l'inspection d'un transporteur aérien à traiter des carences en matière de sécurité, à appliquer les critères de sécurité ou à surveiller l'appareil utilisé.

La Commission devra vérifier, au moins tous les trois mois, si une mise à jour de la liste noire est appropriée, pour en inclure, ou exclure, certains transporteurs. Afin de mettre à jour efficacement la liste, l'État membre concerné et l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne devront communiquer à la Commission toutes les informations appropriées.

La liste sera publiée sur Internet ainsi qu'au Journal Officiel. En outre, les contractants, les autorités nationales d'aviation civile, l'Agence européenne et les aéroports devront porter cette liste à la connaissance des passagers, à la fois via leurs sites web, et, le cas échéant, par une information dans leurs locaux.

La liste noire commune ne dispense cependant pas les États membres de réagir face à tout problème de sécurité imprévu, en instaurant une suspension immédiate d'exploitation sur son territoire. Chaque État membre est ainsi tenu de réagir à un problème de sécurité imprévu en introduisant une interdiction d'exploitation immédiate concernant son propre territoire, en tenant compte des critères communs. Par ailleurs, un État membre peut imposer ou maintenir une interdiction d'exploitation visant le transporteur aérien concerné en raison d'un problème de sécurité touchant spécifiquement cet État membre.

Les députés ont également renforcé les droits à l'information des passagers. Le transporteur contractant est en effet tenu d'informer ces derniers de l'identité du ou des transporteurs aériens au moment de la réservation et ce, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer la réservation. Si l'identité du transporteur aérien effectif n'est pas connue au moment de la réservation, le contractant veille à ce que le passager soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie. Le passager doit en outre être informé de tout changement de transporteur effectif, à l'enregistrement ou au plus tard lors de l'embarquement.

Enfin, le Parlement a décidé de conférer aux passagers le droit au remboursement ou au réacheminement si un transporteur aérien avec lequel un vol est déjà réservé est inscrit entre-temps sur la liste noire, le vol concerné ayant été annulé.

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) - 21/04/2005

Dans l'attente de la première lecture du Parlement européen, le Conseil a adopté à l'unanimité une orientation générale sur la proposition de règlement concernant l'information des passagers sur l'identité du transporteur aérien effectif et la communication des informations de sécurité par les États membres.

Sur base du texte du règlement tel que modifié par le Conseil, les passagers seraient mieux informés qu'à l'heure actuelle grâce notamment à:

- la publication par la Commission d'une "liste noire" de tous les transporteurs aériens auxquels les États membres ont refusés, pour des raisons de sécurité, l'autorisation d'exploiter des services de passagers vers leurs aéroports ou de voler dans leur espace aérien. Cette liste reproduira à l'identique l'ensemble des différentes listes nationales, en mentionnant les États membres dans lesquels les interdictions respectives sont en vigueur.

- l'obligation faite au transporteur aérien contractant de veiller à ce que le passager soit informé de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs au moment de la réservation. Si celle-la n'est pas connue lors de la réservation, le transporteur aérien contractant doit informer les passagers des transporteurs aériens effectifs qui probablement opéreront le ou les vols concernés sous son autorité. Dans ce dernier cas, il faut aussi que le transporteur aérien contractant informe de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs dès que cette identité est établie. Par ailleurs, le transporteur aérien contractant doit faire le nécessaire pour que le passager soit informé de tout changement concernant le transporteur aérien effectif et en tout état de cause, le passager en est informé au plus tard au moment de l'enregistrement.

Ces règles sont d'application aux vols:

- au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique; ou
- au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, si le transporteur aérien contractant du vol est un transporteur aérien communautaire; ou
- au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, si le vol fait partie d'un contrat de transport qui a été conclu dans la Communauté et si le voyage a commencé dans la Communauté.

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 USOAP; 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.

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 document de travail accompagnant le rapport concernant l'application du règlement (CE) n° 2111/2005 relatif à l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens soumis à une interdiction d'exploitation dans la Communauté. Il rappelle que la nécessité d'adopter des règles dans ce domaine répondait à la nécessité de remédier aux faiblesses identifiées dans l'application des normes de sécurité internationalement reconnues - celles de la Convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et ses annexes. Pour cette raison, le règlement prévoit l'imposition d'une interdiction totale ou partielle à des transporteurs aériens lorsque, sur la base de critères étayés de manière objective et transparente, il est démontré que les normes de sécurité de l'OACI ne sont pas suivies par les transporteurs aériens.

Au cours des trois années écoulées et depuis son entrée en vigueur, l'application du règlement a été une démonstration claire de la valeur ajoutée apportée par la législation communautaire dans le domaine de la sécurité aérienne. Plutôt que d'être employée comme instrument répressif, la liste CE s'est révélée être **une mesure dissuasive efficace**, qui vise avant tout à identifier ex ante, de graves manquements à la sécurité aérienne susceptibles d'entraîner des conséquences désastreuses. Le règlement a également fonctionné comme une incitation forte pour les transporteurs aériens et les autorités de l'aviation civile afin d'améliorer continuellement la sécurité. L'interdiction est toujours une mesure temporaire et proportionnée, maintenue seulement jusqu'à ce que le transporteur sous le coup d'une interdiction (ou restriction) d'exploitation puisse démontrer avoir remédié durablement à tous les manquements graves précédemment constatés en matière de sécurité et respecter les normes de sécurité applicables.

Le document procède à une analyse des critères communs pour décider de l'imposition d'une interdiction d'exploitation totale ou partielle à des transporteurs aériens. Les critères communs sont regroupés en trois catégories: a) preuve objective de manquements de la part du transporteur aérien; b) incapacité ou réticence d'un transporteur aérien à remédier aux manquements en matière de sécurité et c) incapacité ou réticence de l'autorité de l'aviation civile responsable de la surveillance des transporteurs aériens concernés à remédier aux manquements en matière de sécurité.

Le document aborde également la coopération avec les pays tiers et note que la liste CE a encouragé une coopération plus étroite entre la Communauté et les pays de l'UE ainsi que les organisations internationales, afin de vérifier le respect par des transporteurs aériens aux normes de sécurité applicables et par conséquent, améliorer la surveillance internationale de la sécurité aérienne en général. Dans ce contexte, outre ses liens avec toujours croissante Secrétariat de l'OACI, la Commission coopère étroitement avec un certain nombre d'États et d'organisations (par exemple, Australie, Brésil, Canada, Iran, Japon, Maroc, Tunisie, Fédération de Russie, l'Arabie saoudite, et les États-Unis d'Amérique) pour l'échange d'informations sur la sécurité. Des liens étroits sont également entretenus avec l'Association du transport aérien international (IATA) afin d'assurer une meilleure compréhension mutuelle au sujet de la liste CE.

Le document donne le détail des différents projets menés par l'OACI auxquels la Commission a contribué. 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.

En effet, l'application de la liste CE au cours des trois dernières années a montré que l'objectif de établir et maintenir un niveau élevé de sûreté partout monde ne peut être atteint si les normes de sécurité de l'OACI sont effectivement respectées. C'est pourquoi les actions appropriées doivent être prises pour assurer que ces normes soient effectivement respectées tant au niveau des États et par les transporteurs aériens individuels. Les différents domaines où la Commission a l'intention de développer davantage sa politique tant en termes de mesures internes et externes sont présentés dans le rapport de la Commission sur l'application du règlement (CE) n ° 2111/2005.