



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## sécurité

Question écrite n° 61030

### Texte de la question

M. Jean-Claude Fruteau attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les nombreuses carences constatées en matière de sécurité aérienne chez certaines compagnies aériennes extra-communautaires mais ayant des activités commerciales sur le territoire européen. Le 13 juillet dernier, la Commission européenne publiait la onzième mise à jour de la liste communautaire des compagnies aériennes interdites de vols dans l'Union européenne. Ce règlement publié au Journal officiel de l'Union européenne prend des mesures d'interdiction à l'encontre de nombreuses compagnies aériennes qui, après de multiples contrôles ne mettent rien en oeuvre pour améliorer le niveau de sécurité de leurs appareils. Cependant, pour certaines compagnies, la Commission n'a pas pris la décision de les inscrire sur la liste noire alors que des carences répétées en matière de sécurité avaient pu être constatées. Il s'agit par exemple de la compagnie Egypt air. En effet, la Commission indique que de « nombreuses carences en matière de sécurité d'Egypt air, titulaire d'une licence en Égypte, sont avérées. Elles ont été constatées au cours des 75 inspections au sol menées depuis janvier 2008 principalement par l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et l'Espagne, ainsi que d'autres États de la CEAC, au titre du programme SAFA. La récurrence de ces constats (au total 240 dont 91 de catégorie 2 et 69 de catégorie 3) est préoccupante car elle traduit des insuffisances systémiques en matière de sécurité. » Autre exemple, la compagnie aérienne Air Astana. Là encore, la Commission indique que « La compagnie Air Astana, titulaire d'une licence au Kazakhstan, a [...] présenté un ensemble complet de mesures correctives et une analyse des causes profondes afin de remédier aux nombreux problèmes de sécurité recensés par l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-uni » dont les effets réels se font toujours attendre. En effet, les derniers contrôles au sol opérés sur cette compagnie ne sont guère probants. La Commission « juge opportun de soumettre les activités exercées par ce transporteur sur le territoire de la Communauté à une surveillance spécifique, dans des conditions strictes » sans pour autant prendre des sanctions à l'égard de cette compagnie alors que les faits sont avérés. Aussi, il souhaite connaître les raisons qui ont présidé à la décision de laisser exercer ces compagnies sur le territoire européen alors même que les carences en matière de sécurité sont avérées et que les mesures correctives promises par les compagnies peinent à être mises en oeuvre. En outre, il souhaite connaître les moyens mis en oeuvre pour assurer le maximum de contrôles au sol sur les appareils des compagnies jugées potentiellement dangereuses.

### Texte de la réponse

Les récents accidents aériens conduisent naturellement à s'interroger sur la sécurité de l'aviation et les moyens mis en oeuvre pour l'assurer, notamment à travers la liste noire pour les compagnies aériennes étrangères. La liste noire est un outil mis en place pour exclure de l'espace aérien européen les compagnies des États qui ne remplissent visiblement pas leurs obligations de surveillance à leur égard. En effet, la convention de Chicago confie à chaque État la responsabilité de la surveillance de ses propres compagnies. L'Union européenne n'a pas vocation à se substituer à ces États, mais elle a mis en place un mécanisme pour vérifier qu'ils remplissent leurs obligations ou, à défaut, pour les amener à renforcer cette surveillance. Le processus d'interdiction européen de certains transporteurs aériens sur le territoire de l'Union repose sur les décisions prises par le

comité de sécurité aérienne. Il rassemble, tous les trois mois, des spécialistes des différentes autorités de l'aviation civile des États membres et étudie sur la base des propositions des États, l'inscription ou le retrait, partiel ou total, des compagnies identifiées par différentes sources (inspections au sol, audits des autorités de surveillance...) comme présentant de potentiels défauts de sécurité. Le choix d'inscrire ou non une compagnie sur la liste d'exclusion de l'espace aérien européen repose sur un processus complexe d'évaluation des résultats, des contrôles, des actions correctrices prises, suite aux constats notifiés et à la qualité de la surveillance effectuée par l'autorité de tutelle. Il ne peut juridiquement pas se fonder uniquement sur des éléments subjectifs mais nécessite des preuves tangibles. Dans le cas des compagnies citées, les éléments à disposition du comité de sécurité aérienne ne l'ont pas conduit à exclure ces compagnies de l'espace aérien européen. Le pilotage des contrôles au sol effectués sur les aéronefs des compagnies étrangères inclut un ciblage vers celles qui présentent les plus grandes potentialités de défauts. Il s'agit d'une part de disposer d'un point de vue le plus précis possible sur la sécurité de l'exploitation de la compagnie et des réponses qu'elle apporte aux constats et, d'autre part, de renforcer l'aspect incitatif des contrôles. À ce titre, les compagnies citées font naturellement l'objet, suite à leur examen dans le cadre du comité de sécurité aérienne, d'un suivi renforcé de la part de toutes les autorités européennes. Lors de leur venue sur le territoire de l'Union européenne, elles sont soumises à des contrôles fréquents afin de recueillir les données permettant de statuer définitivement sur leur sort. L'intérêt de ce mécanisme au-delà des interdictions prononcées, est donc d'améliorer la sécurité par la pression continue qu'il exerce sur de nombreuses compagnies. En 2008, plus de 10 300 inspections au sol qui ont été menées sur les aéroports européens et sur leur caractère inopiné ont amené les opérateurs à écarter d'eux-mêmes du territoire de l'Union européenne les avions présentant un niveau de sécurité douteux par crainte d'être inscrits sur cette liste. Depuis sa mise en place en 2005, la publication de la liste communautaire des transporteurs aériens, qui fait l'objet d'une interdiction d'exploitation sur le territoire de l'Union, et sa mise à jour trimestrielle, ont ainsi permis d'augmenter la sécurité des passagers au niveau européen.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Claude Fruteau](#)

**Circonscription :** Réunion (5<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 61030

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 octobre 2009, page 9666

**Réponse publiée le :** 19 janvier 2010, page 662