



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 61031

Texte de la question

M. Henri Jibrayel attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'efficacité de la liste noire de compagnies aériennes interdites en Europe par l'Union européenne. Malgré de nombreux accidents, dont le dernier en date celui du crash de l'Airbus A310-300 de Yemenia airways, les avions-poubelles continuent de voler. Aujourd'hui le Gouvernement doit s'assurer que toutes les conditions de sécurité sont remplies par les compagnies aériennes. Malgré l'établissement d'une liste commune de 92 compagnies aériennes interdites de vol sur le territoire européen, il convient d'en montrer les limites : des compagnies figurant sur des listes d'interdictions nationales n'ont pas été reprises dans la liste européenne, faute de consensus entre les 25 ; les critères d'élaboration de la liste reposant sur les "résultats des contrôles effectués dans les aéroports européens", "l'utilisation d'avions mal entretenus, vétustes ou dépassés" ou "l'incapacité des compagnies à corriger les déficiences identifiées lors des inspections", ne concernent donc que les compagnies qui ont été contrôlées et que sur des constats documentaires et visuels. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre rapidement pour alerter l'Union européenne sur l'insuffisance des critères.

Texte de la réponse

Les récents accidents aériens conduisent naturellement à s'interroger sur les moyens à mettre en oeuvre pour continuer de renforcer la sécurité aérienne, 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. La convention de Chicago confie en effet 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 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 principal intérêt de ce mécanisme n'est pas de générer des interdictions mais bien d'améliorer la sécurité par son caractère incitatif. Les inspections au sol qui sont menées sur les aéroports européens ont en effet, par leur nombre - plus de 10 300 en 2008 - et leur caractère inopiné, amené les opérateurs à écarter 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 font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur le territoire de l'Union et sa mise à jour trimestrielle ont permis d'augmenter la sécurité des passagers au niveau européen. Ce processus est strictement communautaire et un État européen ne peut mettre une compagnie aérienne sur une liste d'interdiction nationale. Il peut seulement, en réponse à un problème de sécurité imprévu et sur la base des critères techniques communs de l'Union, décider de façon temporaire une interdiction nationale d'exploitation. Dans ce cas, il avise immédiatement la Commission qui

inscrit alors le dossier de la compagnie à l'ordre du jour du comité de sécurité aérienne. L'interdiction nationale ne peut subsister que si elle est validée au niveau européen. Le caractère international de l'aviation fait que l'Union européenne ne peut pas contrôler la sécurité de l'ensemble des flottes de toutes les compagnies au niveau mondial. C'est pourquoi, afin de renforcer l'approche globale de la sécurité aérienne et protéger les passagers européens sur l'ensemble de leurs trajets en avion dans le monde, la France a l'intention de demander à l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) d'apporter plus de transparence sur les résultats des audits que cette organisation mène sur les autorités nationales de surveillance de la sécurité. Cette démarche sera menée de façon concertée au niveau européen dans la perspective de la prochaine conférence mondiale de la sécurité aérienne qui se tiendra à Montréal en mars 2010.

Données clés

Auteur : [M. Henri Jibrayel](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61031

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2009, page 9666

Réponse publiée le : 2 février 2010, page 1193